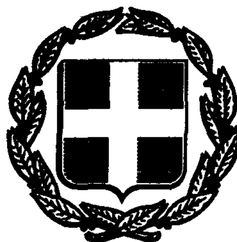


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 21 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988	ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 403

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Γ/20/81567/898 (1)

Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα και συναφείς διατάξεις.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις: α) των άρθρων 15 παρ. 3 και 84 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977), β) του άρθρου 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1982 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α/1983) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, τα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ» (ΦΕΚ 70/Α/1984), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του Ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101/Α/24.5.1988) «Εταιρείες παροχής επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις», γ) της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας Α 9211/1737/3.12.87 (ΦΕΚ 702/Β/4.2.1987) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας» και δ) της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) «Για την προστασία του περιβάλλοντος», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Με την απόφαση αυτή αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) και συγχρόνως η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ της 6ης Φεβρουαρίου 1970 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης οχημάτων με κινητήρα που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 61), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις Οδηγίες:

α) 73/350/ΕΟΚ της 7ης Νοεμβρίου 1973, «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 002, σελίδα 87).

β) 77/212/ΕΟΚ της 8ης Μαρτίου 1977, «περί τροποποιήσεως της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ «όσον αφορά την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 006, σελίαδ 20).

γ) 81/334/ΕΟΚ της 13ης Απριλίου 1981 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τεύχος L 131 της 18ης Μαΐου 1981, σελίδα 6).

δ) 84/372/ΕΟΚ της 3ης Ιουλίου 1982 «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνικη γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τεύχος L 196 της 26ης Ιουλίου 1984, σελίδα 47).

ε) 84/424/ΕΟΚ της 3ης Σεπτεμβρίου 1984, «για την τροποποίηση της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στον αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τεύχος L 238 της 6ης Σεπτεμβρίου 1984, σελίδα 31).

Άρθρο 2

1. Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται στα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται να κυκλοφορούν στις οδούς με ή χωρίς αμάξωμα, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα μεγαλύτερη από 25 χλμ/ώρα.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις της παρούσας απόφασης τα οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές, τα γεωργικά μηχανήματα, οι ελκυστήρες (γεωργικοί και βιομηχανικοί), τα μηχανήματα δημοσίων έργων, οι μοτοσυκλέτες καθώς και τα μοτοποδήλατα.

Άρθρο 3

1. Από της ισχύος της παρούσας δεν επιτρέπεται:

α) η άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 614/77),

β) η απαγόρευση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 88 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

γ) η άρνηση χορήγησης έγκρισης ΕΟΚ και

δ) η άρνηση χορήγησης του δελτίου έγκρισης ΕΟΚ που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), που εκδόθηκε σε συμμόρφωση με την Οδηγία 70/156/ΕΟΚ, των οχημάτων της παρ. 1 του άρθρου 2 της παρούσας, για λόγους που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης, εφόσον πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων της παρούσας.

2. α) Από την 1η Οκτωβρίου 1988 δεν επιτρέπεται η χορήγηση του δελτίου έγκρισης ΕΟΚ, που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), που εξεδόθη σε συμμόρφωση με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, σε όσα οχήματα η ηχητική τους στάθμη και η διάταξη εξάτμισης δεν πληρούν τις προδιαγραφές των παραρτημάτων της παρούσας.

β) Για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα της κατηγορίας του ταμείου 5.2.2.1.3. και τα οχήματα της κατηγορίας του σημείου 5.2.2.1.4 του Παραρτήματος Ι, η παραπάνω ημερομηνία «1η Οκτωβρίου 1988» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Οκτωβρίου 1988» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Οκτωβρίου 1989».

3.α) Από της ισχύος της παρούσας και μέχρι την 30η Σεπτεμβίου 1988 δεν επιτρέπεται:

αα) η άρνηση έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 614/77),

ββ) η απαγόρευση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 88 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

γγ) η άρνηση χορήγησης έγκρισης ΕΟΚ και

δδ) η άρνηση χορήγησης του δελτίου έγκρισης ΕΟΚ που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), που εξεδόθη σε συμμόρφωση με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, των οχημάτων της παρ. 1 του άρθρου 2 της παρούσας, για λόγους που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης, εφόσον πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων της παρούσας, εκτός του σημείου 5.2.2.1 του Παραρτήματος Ι, παράλληλα με το οποίο και μόνο για το ανωτέρω χρονικό διάστημα γίνεται δεκτό και το σημείο 5.2.2.1.α' του Παραρτήματος Ι της παρούσας.

β) Η παράγραφος 3 αυτού του άρθρου παύει να ισχύει από την 1η Οκτωβρίου 1988 για όλα τα οχήματα εκτός των πετρελαιοκίνητων της κατηγορίας 5.2.2.1.3 και των οχημάτων της κατηγορίας του σημείου 5.2.2.1.4, οπότε η «1η Οκτωβρίου 1988» αντικαθίσταται από την «1η Οκτωβρίου 1989».

Άρθρο 4

Από την έναρξη της ισχύος της παρούσας, δεν επιτρέπεται η απαγόρευση διάθεσης στην αγορά μιας διάταξης εξάτμισης, που θεωρείται ως τεχνική ολότητα, κατά την έννοια του άρθρου 11 του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), αν είναι σύμφωνη με ένα εγκεχριμένο τύπο που πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας, και για τον οποίον έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό του Παραρτήματος IV.

Άρθρο 5

1. Για να δοθεί από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών έγκριση ΕΟΚ σε ένα τύο οχήματος, όσον αφορά την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάμτισής του, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του αίτηση, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 2 του Παραρτήματος Ι της παρούσας.

Όμοια, και προκειμένου για χορήγηση έγκρισης ΕΟΚ σε διάταξη σιγαστήρα σαν τεχνική ολότητα, υποβάλλεται αίτηση, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 2 του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας.

2. Για τη σύνταξη των πιστοποιητικών έγκρισης που προβλέπονται στα Παραρτήματα ΙΙΙ και IV της παρούσας, γίνονται οι έλεγχοι και οι δοκιμές που προβλέπονται στα Παραρτήματα Ι και ΙΙ της παρούσας από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον υπάρχει αυτή η δυνατότητα, ή εφόσον δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, από αναγνωρισμένο ειδικό εργαστήριο κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Με βάση τα αποτελέσματα των ελέγχων και δοκιμών εκδίδονται τα πιστοποιητικά έγκρισης των Παραρτημάτων ΙΙΙ και IV από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 6

Τα Παραρτήματα που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της παρούσας απόφασης και έχουν ως ακολούθως:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτημα Ι: Έγκριση τύπου ΕΟΚ οχήματος με κινητήρα, όσον αφορά την ηχητική στάθμη.

Παράρτημα ΙΙ: Έγκριση ΕΟΚ διατάξεως σιγαστήρων ως τεχνικής ολότητας (Διατάξεις σιγαστήρων εξάτμισης ως ανταλλακτικού)

Παράρτημα ΙΙΙ: Παράρτημα στο δελτίο έγκρισης τύπου ΕΟΚ οχήματος, όσον αφορά την ηχητική στάθμη

Παράρτημα IV: Δελτίο έγκρισης ΕΟΚ τεχνικής ολότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΗΧΗΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ

1. **ΟΡΙΣΜΟΙ**

1.1 **Τύπος ὀχήματος γιά τίς ἀνάγκες ἐγκρίσεως ΕΟΚ ὅσον ἀφορᾶ την ηχητική στάθμη.**

Κατά τήν ἔννοια τῆς παρούσας ὁδηγίας, ὡς «τύπος ὀχήματος» νοοῦνται τά ὀχήματα πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους οὐσιαστικές διαφορές ὅσον ἀφορᾶ τά ἑξῆς στοιχεῖα:

1.1.1. τίς μορφές ἤ ὑλικά τοῦ ἀμαξώματος (ἰδίως τό κιβώτιο τοῦ κινητήρα καί τήν ἠχητική μόνωσή του)·

1.1.2. τό μῆκος καί τό πλάτος τοῦ ὀχήματος·

1.1.3. τόν τύπο τοῦ κινητήρα [δίχρονος ἤ τετράχρονος, μέ παλινδρομικό ἤ περιστροφικό ἔμβολο, ἀριθμός καί κυβισμός τῶν κυλίνδρων, ἀριθμός καί τύπος ἐξαεριωτῶν ἤ συστημάτων ἐγχύσεως, διάταξη τῶν βαλβίδων, μέγιστη ἰσχύς καί ἀντίστοιχος ἀριθμός στροφῶν (S)]·

1.1.4. τό σύστημα μεταδόσεως, ἰδίως τόν ἀριθμό τῶν λόγων ταχυτήτων καί τόν ὑποπολλαπλασιασμό τους·

1.1.5. τόν ἀριθμό, τόν τύπο καί τήν τοποθέτηση τῶν διατάξεων σιγαστήρων ἐξατμίσεως·

1.1.6. τόν ἀριθμό, τόν τύπο καί τήν τοποθέτηση τῶν διατάξεων σιγαστήρων εἰσαγωγῆς.

1.2 **Διατάξεις σιγαστήρων ἐξατμίσεως καί εἰσαγωγῆς**

1.2.1. Ὡς «διάταξη σιγαστήρα ἐξατμίσεως» νοεῖται ὁλόκληρο σύνολο στοιχείων πού εἶναι ἀναγκαῖα γιά νά μειώσουν τό θόρυβο πού προκαλεῖται ἀπό τήν ἐξάτμιση τοῦ κινητήρα τοῦ ὀχήματος.

1.2.2. Ὡς «διάταξη σιγαστήρα εἰσαγωγῆς» νοεῖται ὁλόκληρο σύνολο στοιχείων πού εἶναι ἀναγκαῖα γιά νά μειώσουν τό θόρυβο πού προκαλεῖται ἀπό τή διάταξη εἰσαγωγῆς τοῦ κινητήρα τοῦ ὀχήματος.

1.2.3. Κατά τήν ἔννοια τῆς παρούσας ὁδηγίας, οἱ συλλογεῖς δέν ἀποτελοῦν τμῆμα τῶν διατάξεων σιγαστήρων.

1.3. **Διατάξεις σιγαστήρων ἐξατμίσεως ἤ εἰσαγωγῆς διαφόρων τύπων**

Ὡς «διατάξεις σιγαστήρων ἐξατμίσεως ἤ εἰσαγωγῆς διαφόρων τύπων» νοοῦνται διατάξεις πού παρουσιάζουν μεταξύ τους οὐσιαστικές διαφορές, οἱ ὁποῖες μποροῦν νά ἀφοροῦν τά ἀκόλουθα χαρακτηριστικά:

1.3.1. τίς διατάξεις τῶν ὁποίων τά στοιχεῖα φέρουν διαφορετικά βιομηχανικά ἤ ἐμπορικά σήματα·

1.3.2. τίς διατάξεις γιά τίς ὁποῖες τά χαρακτηριστικά τῶν ὑλικῶν ἑνός ὁποιουδήποτε στοιχείου εἶναι διαφορετικά, ἤ τῶν ὁποίων τά στοιχεῖα ἔχουν μορφή ἤ μέγεθος διαφορετικό. Τροποποίηση σχετικά μέ τή διαδικασία ἐπιστρώσεως (γαλβάνωση, ἐπίστρωση μέ ἀλουμίνιο κλπ.) δέν θεωρεῖται ὅτι προκαλεῖ διαφορά τύπου·

1.3.3. τίς διατάξεις γιά τίς ὁποῖες οἱ ἀρχές λειτουργίας ἑνός τουλάχιστον στοιχείου εἶναι διαφορετικές·

1.3.4. τίς διατάξεις τῶν ὁποίων τά στοιχεῖα εἶναι συνδυασμένα κατά διαφορετικό τρόπο.

1.4. **Στοιχεῖο διατάξεως σιγαστήρα ἐξατμίσεως ἤ εἰσαγωγῆς**

Ὡς «στοιχεῖο διατάξεως σιγαστήρα ἐξατμίσεως ἤ εἰσαγωγῆς» νοεῖται ἕνα ἀπό τά μεμονωμένα στοιχεῖα τῶν ὁποίων τό σύνολο σχηματίζει τή διάταξη ἐξατμίσεως (π.χ.: σωλῆνες ἐξατμίσεως, ὁ ἴδιος ὁ λεγόμενος σιγαστήρας) ἤ τή διάταξη εἰσαγωγῆς (π.χ.: φίλτρο ἀέρος).

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1. Ἡ αἴτηση ἐγκρίσεως ΕΟΚ τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τὴν ηχητική στάθμη ὑποβάλλεται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος ἤ τόν ἐντολοδόχο του.

2.2. Συνοδεύεται ἀπό τά ἀκόλουθα δικαιολογητικά εἰς τριπλοῦν καί ἀπό τίς ἀκόλουθες πληροφορίες:

2.2.1. περιγραφή τοῦ τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τά σημεῖα πού ἀναφέρονται στό σημεῖο 1.1 ἀνωτέρω. Οἱ ἀριθμοί ἤ/καί τά σύμβολα πού προσδιορίζουν τόν τύπο τοῦ κινητήρα καί τόν τύπο τοῦ ὀχήματος πρέπει νά ἀναφέρονται·

2.2.2. κατάλογο τῶν στοιχείων καταλλήλως προσδιοριζομένων πού ἀποτελοῦν τίς διατάξεις σιγαστήρων ἐξατμίσεως καί εἰσαγωγῆς·

2.2.3. σχέδιο τοῦ συνόλου τῆς διατάξεως ἐξατμίσεως καί ἔνδειξη τῆς τοποθετήσεώς της ἐπί τοῦ ὀχήματος·

2.2.4. λεπτομερῆ σχέδια σχετικά μέ κάθε στοιχεῖο ὥστε νά ἐπιτρέπεται ὁ εὔκολος προσδιορισμός καί ἀναγνώρισή του καί ἔνδειξη τῶν ὑλικῶν πού χρησιμοποιήθηκαν.

2.3. Ὄχημα ἀντιπροσωπευτικό τοῦ τύπου ὀχήματος πρός ἔγκριση πρέπει νά παρουσιαστεῖ ἀπό τόν κατασκευαστή ἤ τόν ἐντολοδόχο του στήν τεχνική ὑπηρεσία τήν ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές.

2.4. Κατόπιν αἰτήσεως τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας, πρέπει νά παρουσιάζεται ἐπίσης δεῖγμα τῆς διατάξεως ἐξατμίσεως καί κινητήρας πού νά ἔχει τουλάχιστον τόν ἴδιο κυλινδρισμό καί τήν ἴδια ἰσχύ ὅπως ἐκεῖνος μέ τόν ὁποῖο εἶναι ἐξοπλισμένος ὁ τύπος τοῦ ὀχήματος πρός ἔγκριση.

3. ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ

3.1 Μέ τήν ἐξαίρεση τῶν στοιχείων στερεώσεως καί τῶν σωλήνων, τά στοιχεῖα τῶν διατάξεων σιγαστήρων ἐξατμίσεως καί εἰσαγωγῆς πρέπει νά φέρουν:

3.1.1. τό βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ κατασκευαστῆ, τῶν διατάξεων καί τῶν στοιχείων τους·

3.1.2. τήν ἐμπορική ὀνομασία πού δίνεται ἀπό τόν κατασκευαστή.

3.2. Τά σήματα αὐτά πρέπει νά εἶναι ἀνεξίτηλα καί εὐανάγνωστα.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

4.1. Ἄν αἴτηση, κατά τήν ἔννοια τοῦ σημείου 2.1, γίνει δεκτή, οἱ ἁρμόδιες ἀρχές συντάσσουν δελτίο σύμφωνο μέ τό πρότυπο πού ὑπάρχει στό παράρτημα III, τό ὁποῖο ἐπισυνάπτεται στό δελτίο ἐγκρίσεως ΕΟΚ τοῦ ὀχήματος.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. Γενικές προδιαγραφές

5.1.1. Τό ὄχημα, ὁ κινητήρας του καί οἱ διατάξεις του σιγαστήρων ἐξατμίσεως καί εἰσαγωγῆς πρέπει νά ἔχουν σχεδιαστεῖ, κατασκευαστεῖ καί στερεωθεῖ κατά τέτοιον τρόπο ὥστε, κάτω ἀπό κανονικές συνθῆκες χρήσεως καί παρά τούς κραδασμούς πού μποροῦν νά ὑποστοῦν, τό ὄχημα νά μπορεῖ νά πληροῖ τίς προδιαγραφές τῆς παρούσας ὁδηγίας.

5.1.2. Οἱ διατάξεις σιγαστήρων πρέπει νά ἔχουν σχεδιαστεῖ, κατασκευαστεῖ καί στερεωθεῖ κατά τέτοιον τρόπο ὥστε νά παρουσιάζουν εὔλογη ἀντοχή στά φαινόμενα διαβρώσεως στά ὁποῖα ὑπόκεινται, λαμβανομένων ὑπόψη τῶν συνθηκῶν χρήσεως τοῦ ὀχήματος.

Ωστόσο,

– Για τα οχήματα των κατηγοριών των σημειών 5.2.2.1.1 και 5.2.2.1.3, οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB (A) εφόσον τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με κινητήρα diesel και απευθείας έγχυση,

– για τα οχήματα που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο από 2 τόνους και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για μη οδική χρήση, οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB (A) εφόσον είναι εξοπλισμένα με κινητήρα ισχύος μικρότερης από 150 KW και κατά 2dB (A) εφόσον είναι εξοπλισμένα με κινητήρα ισχύος ίσης ή μεγαλύτερης από 150KW.

5.2.2.1. α. Όριακές τιμές

Η ήχητική στάθμη πού μετράται σύμφωνα μέ τά σημεία 5.2.2.2 έως και 5.2.2.5 τοῦ παρόντος παραρτήματος δέν πρέπει νά ύπερβαίνει τά άκόλουθα όρια:

	Κατηγορίες όχημάτων	Τιμές σέ dB(A) [décibel (A)]
5.2.2.1.1.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά προσώπων, δυνάμενα νά έχουν μέχρι 9 θέσεις καθημένων, συμπεριλαμβανομένης καί αύτής τοῦ όδηγοῦ	80
5.2.2.1.2.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά προσώπων, πού έχουν περισσότερες τῶν 9 θέσεων, συμπεριλαμβανομένης καί αύτής τοῦ όδηγοῦ, και πού το μέγιστο έπιτρεπόμενο βάρος τους δέν ύπερβαίνει τούς 3,5 τόνους	81
5.2.2.1.3.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά έμπορευμάτων, πού το μέγιστο έπιτρεπόμενο βάρος τους δέν ύπερβαίνει τούς 3,5 τόνους	81
5.2.2.1.4.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά προσώπων, πού έχουν περισσότερες τῶν 9 θέσεων, συμπεριλαμβανομένης καί αύτής τοῦ όδηγοῦ, καί πού το μέγιστο έπιτρεπόμενο βάρος τους ύπερβαίνει τούς 3,5 τόνους	82
5.2.2.1.5.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά έμπορευμάτων, πού το μέγιστο έπιτρεπόμενο βάρος τους ύπερβαίνει τούς 3,5 τόνους	86
5.2.2.1.6.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά προσώπων, πού έχουν περισσότερες τῶν 9 θέσεων, συμπεριλαμβανομένης καί αύτής τοῦ όδηγοῦ, καί τῶν όποίων ό κινητήρας έχει ίσχύ ίση ή μεγαλύτερη άπό 147 kW	85
5.2.2.1.7.	Όχήματα προοριζόμενα γιά τή μεταφορά έμπορευμάτων, τῶν όποίων ό κινητήρας έχει ίσχύ ίση ή μεγαλύτερη άπό 147 kW καί τῶν όποίων το μέγιστο έπιτρεπόμενο βάρος ύπερβαίνει τούς 12 τόνους	88

5.2.2 Συσκευές μετρήσεως

5.2.2.2.1 Ακουστικές μετρήσεις

Η συσκευή ακουστικής μετρήσεως είναι ένα ηχόμετρο ακριβείας, σύμφωνο με το πρότυπο που περιγράφεται στη δημοσίευση αριθ. 179 «ηχόμετρα ακριβείας», δεύτερη έκδοση της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (CEI). Για τις μετρήσεις χρησιμοποιείται η «ταχεία» απόκριση του ηχομέτρου καθώς και το δίκτυο σταθμίσεως «Α», που περιγράφεται επίσης σ' αυτή τη δημοσίευση.

Στην αρχή και στο τέλος κάθε σειρά μετρήσεων, το ηχόμετρο βαθμονομείται σύμφωνα με τις ενδείξεις του κατασκευαστή μέσω μιας κατάλληλης ηχητικής πηγής (π.χ. ενός εμβολοφώνου (pistonphone). Αν τα σφάλματα του ηχομέτρου κατά τις βαθμονομήσεις αυτές διαφέρουν κατά περισσότερο από 1 dB, κατά τη διάρκεια μιας σειράς μετρήσεων, η δοκιμή πρέπει να θεωρηθεί ως μη αξιόπιστη.

5.2.2.2.2. Μετρήσεις ταχύτητος

Ή ταχύτητα περιστροφής τοῦ κινητήρα καί ή ταχύτητα τοῦ όχήματος στό διάδρομο δοκιμής προσδιορίζονται μέ άκρίβεια τουλάχιστον ίση πρός 3%.

5.2.2.3. Συνθήκες μετρήσεως

5.2.2.3.1. Γήπεδο δοκιμής

Τό γήπεδο δοκιμής πρέπει νά άποτελεῖται άπό μία κεντρική διαδρομή έπιταχύνσεως περιβαλλόμενη άπό έπιφάνεια δοκιμής πρακτικῶς έπίπεδη. Ή διαδρομή έπιταχύνσεως πρέπει νά είναι έπίπεδη. Ό διάδρομος κυλήσεως πρέπει νά είναι στεγνός καί σχεδιασμένος κατά τρόπο ώστε ό θόρυβος κυλήσεως νά παραμένει άσθενής.

Στό γήπεδο δοκιμής, οί συνθήκες έλεύθερου άκουστικοῦ πεδίου πρέπει νά τηροῦνται μέ άκρίβεια 1 dB μεταξύ τής ήχητικής πηγής καί τοῦ μικροφώνου. Ή συνθήκη αύτή θεωρεῖται ότι πληροῦται όταν δέν ύπάρχουν σημαντικά πετάσματα πού άνακλοῦν τόν θόρυβο, όπως φράκτες, βράχοι, γέφυρες, ή κτίρια σέ άπόσταση 50 μέτρων γύρω άπό τό κέντρο τής διαδρομής έπιταχύνσεως. Ή έπιφάνεια τοῦ γηπέδου πρέπει νά άποτελεῖται, σέ έλάχιστη άκτίνα 10 μέτρων γύρω άπό τό κέντρο τής διαδρομής έπιταχύνσεως, άπό σκληρό ύλικό, όπως σκυρόδεμα, άσφαλτο, ή κάθε άλλο άκουστικά ίσοδύναμο ύλικό. Δέν πρέπει νά καλύπτεται ούτε άπό φρέσκο χιόνι, ούτε άπό ύψηλή χλόη, ούτε άπό μόρια γής, ούτε άπό στάχτη.

Κανένα ἐμπόδιο ἱκανό νά ἐπιδράσει στό ἠχητικό πεδίο δέν πρέπει νά εὑρίσκεται πλησίον τοῦ μικροφώνου καί κανένας δέν πρέπει νά παρεμβάλλεται μεταξύ τοῦ μικροφώνου καί τῆς ἠχητικῆς πηγῆς. Ὁ ἐπιφορτισμένος μέ τίς μετρήσεις παρατηρητής πρέπει νά ἔχει τέτοια θέση ὥστε νά ἀποφεύγεται καθε παραποίηση τῶν ἐνδείξεων τῆς συσκευῆς μετρήσεως.

5.2.2.3.2. Μετεωρολογικές συνθῆκες

Οἱ μετρησεις δέν πρέπει νά πραγματοποιοῦνται κάτω ἀπό δυσμενεῖς ἀτμοσφαιρικές συνθῆκες. Χρειάζεται προσοχη ὥστε τά ἀποτελέσματα νά μή διαστρεβλώνονται ἀπό ριπές ἀνέμων.

5.2.2.3.3. Θόρυβος περιβάλλοντος

Γιά τίς μετρήσεις, η σταθμισμένη (A) ἠχητική στάθμη ἀκουστικῶν πηγῶν ἐκτός ἀπό αὐτές τοῦ ὑπό δοκιμη ὀχήματος, καθώς ἐπίσης καί η ἠχητική στάθμη πού προκύπτει ἀπό τόν ἄνεμο, πρέπει νά είναι κατώτερα τουλάχιστον κατα 10 dB (A) ἀπό την ἠχητική στάθμη πού προκαλεῖται ἀπό τό ὄχημα. Τό μικρόφωνο μπορεῖ νά είναι εφοδιασμένο μέ κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά τοῦ ἀνέμου, λαμβάνομένης ὑπόψη τῆς ἐπιδράσεώς του ἐπί τῆς εὐαισθησίας καί τῶν χαρακτηριστικῶν διευθύνσεως τοῦ μικροφώνου.

5.2.2.3.4. Κατάσταση τοῦ ὀχήματος

Γιά τίς μετρήσεις, τό ὄχημα πρέπει νά εἶναι ἕτοιμο γιά κυκλοφορία, ὅπως ὁρίζεται στό σημεῖο 2.6 τοῦ παραρτήματος I τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ καί, ἐκτός ἀπό τίς περιπτώσεις ὀχημάτων πού δέν μποροῦν νά χωρισθοῦν, χωρίς ρυμουλκούμενο ἤ ἡμιρυμουλκούμενο.

Τά ἐλαστικά τοῦ ὀχήματος πρέπει νά είναι τύπου πού τοποθετεῖται κανονικά ἀπό τόν κατασκευαστή στό ὄχημα αὐτό καί νά ἔχουν τήν πίεση ἤ τίς πιέσεις πού προβλέπονται γιά τό κενό ὄχημα.

Πρίν ἀπό τήν ἀρχή τῶν μετρήσεων, ὁ κινητήρας πρέπει νά φτάσει τίς κανονικές συνθῆκες λειτουργίας τοῦ, ὅσον ἀφορᾶ τίς θερμοκρασίες, τή ρύθμιση, τό καύσιμο, τούς ἀναφλεκτῆρες, τόν ἤ τούς ἐξαερωτές κλπ. (ἀνάλογα μέ τήν περίπτωση). Ἄν τό ὄχημα εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἀνεμιστῆρες αὐτόματου χειρισμοῦ, κάθε ἐπέμβαση στη λειτουργία αὐτῆς τῆς διατάξεως ἀποκλείεται κατά τή μέτρηση.

Γιά τά ὀχήματα πού ἔχουν περισσότερους ἀπό δύο κινητήριους τροχούς, χρησιμοποιεῖται μόνον ἡ μετάδοση πού προβλέπεται γιά τήν κανονική ὁδήγηση ἐπί δρόμου.

5.2.2.4 Μέθοδος μετρήσεως

5.2.2.4.1 Φύση καί ἀριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη σταθμισμένη (A) ηχητική στάθμη, εκφρασμένη σε ντεσιμπέλ (dB) μετράται κατά τή διάρκεια τῆς διελεύσεως τοῦ ὀχήματος μεταξύ τῶν γραμμῶν AA' καί BB' (εἰκόνα 1). Ἡ μέτρηση δέν ἰσχύει ὅταν καταγραφεῖ τιμη αἰχμῆς πού ἀποκλίνει ἀνωμάλως ἀπό τη γενική ἠχητική στάθμη.

Δύο τουλάχιστον μετρήσεις πρέπει νά πραγματοποιηθοῦν ἀπό κάθε πλευρά τοῦ ὀχήματος.

- στην περίπτωση κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση, όταν η μετατόπιση του οδοντωτού κανόνα (κρεμαγιέρας) της αντλίας έγχυσης περιορίζεται στο 90% της διαδρομής του.

Στην περίπτωση που το όχημα είναι εξοπλισμένο με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων χωρίς χειροκίνητο μοχλό επιλογής, το όχημα δοκιμάζεται σε διάφορες ταχύτητες προσέγγισης: 30, 40 και 50 χλμ/ώρα ή στα τρία τέταρτα της μέγιστης ταχύτητας σε δρόμο αν η τιμή αυτή είναι πιο χαμηλή. Πρέπει να επιλεγεί η συνθήκη κάτω από την οποία επιτυγχάνεται η μέγιστη ηχητική στάθμη.

5.2.2.4.3.3. Επιλογή του συνδυασμού του κιβωτίου ταχυτήτων (εφόσον το όχημα το διαθέτει)

5.2.2.4.3.3.1 Μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με χειροκίνητο μοχλό χειρισμού

5.2.2.4.3.3.1.1. Τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, που είναι είναι εξοπλισμένα με κιβώτιο που έχει το πολύ τέσσερις σχέσεις μετάδοσης για εμπρόσθια κίνηση (τέσσερις ταχύτητες), δοκιμάζονται στη δεύτερη σχέση (δεύτερη ταχύτητα).

Τα οχήματα των κατηγοριών αυτών, που είναι εξοπλισμένα με κιβώτιο που έχει περισσότερες από τέσσερις σχέσεις μετάδοσης εμπρόσθιας κίνησης, δοκιμάζονται διαδοχικά στη δεύτερη και στην τρίτη σχέση. Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι σχέσεις συνολικής μετάδοσης που προορίζονται για κανονική χρήση σε δρόμο. Πρέπει να υπολογίζεται ο αριθμητικός μέσος όρος των ηχητικών σταθμών που μετρούνται για καθεμία από αυτές τις δύο συνθήκες.

Εντούτοις, τα οχήματα της κατηγορίας M1 που έχουν περισσότερες από τέσσερις σχέσεις μετάδοσης εμπρόσθιας κίνησης και είναι εξοπλισμένα με κινητήρες που αναπτύσσουν μέγιστη ισχύ ανώτερη από 140 KW και στα οποία η επιτρεπόμενη σχέση μέγιστης ισχύος / μέγιστης μάζας είναι μεγαλύτερη από 75 KW/τόνο, δοκιμάζονται μόνο στην τρίτη σχέση μετάδοσης της κίνησης (τρίτη ταχύτητα), με την προϋπόθεση, ότι η ταχύτητα με την οποία το οπίσθιο μέρος του οχήματος διέρχεται τη γραμμή BB' με συμπλεγμένη την τρίτη σχέση είναι μεγαλύτερη από 61 χλμ/ώρα.

5.2.2.4.3.3.1.2. Τα οχήματα κατηγοριών άλλων εκτός από M1 και N1 (1), των οποίων ο συνολικός αριθμός λόγων εμπροσθίας κινήσεως είναι X (περιλαμβανομένων των λόγων που δίδονται μέσω βοηθητικού κιβωτίου ταχυτήτων ή άξονα με περισσότερους λόγους) δοκιμάζονται διαδοχικά με λόγους οποίοι είναι ανώτεροι ή ίσοι προς X/2 (2).

Επιλέγονται οι συνθήκες που δίνουν την πλέον υψηλή ηχητική στάθμη.

Κατά παρέκκλιση των σημείων 1.1.2 και 1.1.4, τα οχήματα που έχουν κινητήρα και διατάξεις εξατμίσεως και εισαγωγής του ίδιου τύπου, αλλά διαφορετικά μήκη και πλάτη και διαφορετικούς συνολικούς λόγους μεταδόσεως, μπορούν να θεωρηθούν ως ο ίδιος τύπος οχήματος. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να αρκεί να δοκιμαστεί ένα μόνο αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου με επιλογή, κατ' αρχή, ως οχήματος δοκιμών αυτού του οποίου το βάρος είναι το πιο χαμηλό όταν το όχημα είναι έτοιμο για κίνηση.

(1) Σύμφωνα με τον ορισμό του σημείου 0.4 του Παραρτήματος I της οδηγίας 0/156/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 42 της 23.2.1970), όπως περιλαμβάνεται στο Π.Δ. 431/83 (ΦΕΚ 160/Α/83).

(2) Αν το X/2 δεν είναι ακέραιος αριθμός, επιλέγεται ο αμέσως υψηλότερος λόγος.

Αν η υψηλότερη ηχητική στάθμη μετράται μεταξύ του λόγου X/2 και του λόγου X, το όχημα που επιλέχθηκε θεωρείται ως αντιπροσωπευτικό του τύπου.
Στην αντίθετη περίπτωση, οι δοκιμές επεκτείνονται για να καλύψουν όλο το φάσμα των συνολικών λόγων μεταδόσεως που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τα οχήματα του τύπου αυτού

5.2.2.4.3.3.2. Αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με χειροκίνητο μοχλό επιλογής
Η δοκιμή πραγματοποιείται με το μοχλό επιλογής στη θέση που υποδεικνύει ο κατασκευαστής για κανονική οδήγηση.

5.2.2.5. **Ἑρμηνεία τῶν ἀποτελεσμάτων**

5.2.2.5.1. **Γιά νά ληφθοῦν ὑπόψη οἱ ἀβεβαιότητες τῶν συσκευῶν μετρήσεων τό ἀποτέλεσμα κάθε μετρήσεως εἶναι ἡ τιμή πού ἀναγνώσθηκε στή συσκευή, μειωμένη κατά 1 dB (A).**

5.2.2.5.2. **Οἱ μετρήσεις ἰσχύουν ἄν ἡ διαφορά μεταξύ δύο διαδοχικῶν μετρήσεων ἀπό τήν ἴδια πλευρά τοῦ ὀχήματος δέν ὑπερβαίνει τά 2 dB (A).**

5.2.2.5.3. **Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν μετρήσεων θεωρεῖται ἡ ὑψηλότερη τιμή. Σέ περίπτωση πού ἡ τιμή αὐτή ὑπερβαίνει κατά 1 dB (A)** τη μέγιστη **ἀποδεκτή** στάθμη **γιά τήν κατηγορία στήν ὁποία ἀνήκει τό ὄχημα δοκιμῆς, γίνεται δεύτερη σειρά ἀπό δύο μετρήσεις. Τρία ἀπό τά τέσσερα ἀποτελέσματα πού λαμβάνονται κατ' αὐτό τόν τρόπο πρέπει νά εἶναι ἐντός τῶν ὁρίων πού προδιαγράφονται.**

5.2.3. ***Ἠχητική*** στάθμη ***τοῦ ὀχήματος ἐν στάσει***

5.2.3.1. **Ἠχητική** στάθμη **πλησίον τῶν ὀχημάτων**

Γιά νά διευκολύνεται ὁ τελικός ἔλεγχος τῶν ὀχημάτων πού κυκλοφοροῦν, η **ἠχητική** στάθμη **μετρᾶται κοντά στό στόμιο τῆς διατάξεως σιγαστῆρα ἐξατμίσεως, σύμφωνα μέ τίς ἀκόλουθες προδιαγραφές, καί τό ἀποτέλεσμα τῆς μετρήσεως ἀναφέρεται στό πρακτικό δοκιμῆς πού συντάσσεται προκειμένου νά χορηγηθεῖ τό πιστοποιητικό πού ἀναφέρεται στό παράρτημα ΙΙΙ.**

5.2.3.2. **Συσκευές μετρήσεως**

5.2.3.2.1. **Ἀκουστικές μετρήσεις**

Οἱ μετρήσεις πραγματοποιοῦνται μέ τή βοήθεια ἠχομέτρου ἀκριβείας, σύμφωνα μέ τό σημεῖο 5.2.2.2.1.

5.2.3.2.2. **Μετρήσεις ταχύτητας περιστροφῆς**

Ἡ ταχύτητα περιστροφῆς τοῦ κινητῆρα μετρᾶται μέ τή βοήθεια ἑνός στροφομέτρου τοῦ ὁποίου ἡ ἀκρίβεια εἶναι τουλάχιστον ἴση πρός 3 %. Τό στροφόμετρο αὐτό δέν πρέπει νά εἶναι ἐκεῖνο τοῦ ὀχήματος.

5.2.3.3. **Συνθῆκες μετρήσεων**

5.2.3.3.1. **Γήπεδο δοκιμῆς (εἰκόνα 2)**

Κάθε ζώνη πού δέν ὑπόκειται σέ σημαντικές ἀκουστικές διαταραχές μπορεῖ νά χρησιμοποιηθεῖ ὡς γήπεδο δοκιμῆς. Οἱ ἐπίπεδες ἐπιφάνειες, καλυμμένες μέ σκυρόδεμα, ἄσφαλτο, ἤ μέ κάθε ἄλλη σκληρή ἐπένδυση, τῶν ὁποίων ὁ βαθμός ἀνακλάσεως εἶναι ὑψηλός, ἁρμόζουν ὅλως ἰδιαιτέρως. Ἀποκλείονται οἱ διάδρομοι ἀπό χῶμα συμπιεσμένο ἀπό ὁδοστρωτῆρα. Τό γήπεδο δοκιμῆς πρέπει νά ἔχει, τουλάχιστον, τίς διαστάσεις ἑνός ὀρθογωνίου τοῦ ὁποίου οἱ πλευρές εὑρίσκονται σέ ἀπόσταση 3 m ἀπό τό περίγραμμα τοῦ ὀχήματος. Κανένα σημαντικό ἐμπόδιο, ὅπως π.χ. ἕνα ἄλλο ἄτομο ἐκτός ἀπό τόν παρατηρητή καί τόν ὁδηγό, δέν πρέπει νά εὑρίσκεται στό ἐσωτερικό αὐτοῦ τοῦ ὀρθογωνίου. Τό ὄχημα τοποθετεῖται στό ἐσωτερικό τοῦ προαναφερθέντος ὀρθογωνίου κατά τρόπο ὥστε τό μικρόφωνο νά ἀπέχει τουλάχιστον ἕνα μέτρο ἀπό ἐνδεχόμενα πέτρινα κράσπεδα.

5.2.3.3.2. **Μετεωρολογικές συνθῆκες**

Οἱ μετρήσεις δέν πρέπει νά πραγματοποιοῦνται ὑπό κακές ἀτμοσφαιρικές συνθῆκες. Χρειάζεται προσοχή ὥστε τά ἀποτελέσματα νά μή διαστρεβλώνονται ἀπό ριπές ἀνέμου.

5.2.3.3.3. **Θόρυβος περιβάλλοντος**

Οἱ ἐνδείξεις τοῦ ὀργάνου μετρήσεως, πού προκαλοῦνται ἀπό τόν θόρυβο τοῦ περιβάλλοντος καί ἀπό τόν ἄνεμο, πρέπει νά εἶναι κατώτερες τουλάχιστον κατά 10 dB (A) ἀπό τυπικό μέτρηση ἠχητική στάθμη **Τό μικρόφωνο μπορεῖ νά εἶναι ἐφοδιασμένο μέ κατάλληλο πέτασμα προφυλάξεως κατά τοῦ ἀνέμου, λαμβανομένης ὑπόψη τῆς ἐπιδράσεώς του ἐπί τῆς εὐαισθησίας τοῦ μικροφώνου.**

5.2.3.3.4. **Κατάσταση τοῦ ὀχήματος**

Πρό τῆς ἀρχῆς τῶν μετρήσεων, ὁ κινητήρας τοῦ ὀχήματος φέρεται σέ θερμοκρασία κανονικῆς λειτουργίας. Ἄν τό ὄχημα εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἀνεμιστῆρες αὐτόματου χειρισμοῦ, κάθε ἐπέμβαση ἐπ' αὐτῆς τῆς διατάξεως ἀποκλείεται κατά τή μέτρηση της **ἠχητικής** στάθμης

Κατά τή διάρκεια τών μετρήσεων, ό μοχλός χειρισμού τού κιβωτίου ταχυτήτων εύρίσκεται στό νεκρό σημείο.

5.2.3.4. Μέθοδος μετρήσεως

5.2.3.4.1. Φύση καί άριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη σταθμισμένη (Α) ήχητική στάθμη έκφρασμένη σέ ντεσιμπέλ (dB), μετράται κατά τή διάρκεια τής περιόδου λειτουργίας πού προβλέπεται στό σημείο 5.2.3.4.3.

Τρείς μετρήσεις τουλάχιστον λαμβάνονται σέ κάθε σημείο μετρήσεως.

5.2.3.4.2. Θέση τού μικροφώνου (είκόνα 2)

Τό μικρόφωνο πρέπει νά τοποθετείται στό ύψος τού στομίου έξατμίσεως καί σέ καμία περίπτωση σέ ύψος κατώτερο άπό 0,2 μέτρα άνω τής έπιφανείας τού διαδρόμου. Ή μεμβράνη τού μικροφώνου πρέπει νά είναι προσανατολισμένη πρός τό άνοιγμα έξατμίσεως τών άερίων καί νά τοποθετείται σέ άπόσταση 0,5 μέτρων άπό τό άνοιγμα αύτό. Ό άξονας μέγιστης εύαισθησίας τού μικροφώνου πρέπει νά είναι παράλληλος πρός τήν έπιφάνεια τού διαδρόμου καί νά σχηματίζει γωνία 45° ± 10° σέ σχέση μέ τό κατακόρυφο έπίπεδο πού περιέχει τήν κατεύθυνση έξόδου τών άερίων έξατμίσεως.

Σέ σχέση πρός αύτό τό κατακόρυφο έπίπεδο, τό μικρόφωνο πρέπει νά τοποθετείται άπό τήν πλευρά πού παρουσιάζει τή μεγαλύτερη δυνατή άπόσταση μεταξύ τού μικροφώνου καί τού περιγράμματος τού όχήματος.

Άν τό σύστημα έξατμίσεως περιλαμβάνει περισσότερα άνοίγματα, τών όποίων τά κέντρα δέν άπέχουν περισσότερο άπό 0,3 μέτρα καί τά όποία είναι συνδεδεμένα σέ έναν καί μόνο σιγαστήρα, τό μικρόφωνο πρέπει νά προσανατολίζεται πρός τό στόμιο τό πλησιέστερο πρός τό περίγραμμα τού όχήματος, ή πρός τό ύψηλότερα εύρισκόμενο στόμιο έν σχέσει μέ τήν έπιφάνεια τού διαδρόμου. Στίς άλλες περιπτώσεις γίνονται ξεχωριστές μετρήσεις σέ κάθε στόμιο έξατμίσεως καί λαμβάνεται ύπόψη μόνο ή μεγαλύτερη τιμή.

Γιά τά όχήματα πού είναι έφοδιασμένα μέ κατακόρυφο στόμιο έξατμίσεως (π.χ. έμπορικά όχήματα), τό μικρόφωνο πρέπει νά τοποθετείται στό ύψος τού στομίου έξατμίσεως καί νά είναι προσανατολισμένο πρός τά άνω μέ τόν άξονά του κατακόρυφο. Πρέπει νά είναι τοποθετημένο σέ άπόσταση 0,5 μέτρων άπό τήν έγκάρσια πλευρά τού όχήματος πού είναι πλησιέστερη πρός τήν έξοδο έξατμίσεως.

Έφ' όσον ή διαμόρφωση τού όχήματος έμποδίζει τήν τοποθέτηση τού μικροφώνου σύμφωνα μέ τήν είκόνα 2, λόγω τής παρουσίας έμποδίων πού άποτελούν τμήμα τού όχήματος (π.χ. βοηθητικού τροχού, δεξαμενής καυσίμου, κιβωτίου μπαταρίας), τότε πρέπει τή στιγμή τής μετρήσεως νά γίνει σχέδιο τό όποίο νά δείχνει καθαρά τή θέση πού έπιλέχθηκε γιά τό μικρόφωνο. Τό τελευταίο αύτό πρέπει νά είναι άπομακρυσμένο, κατά τό μέτρο τού δυνατού, περισσότερο άπό 0,5 μέτρα άπό τό πλησιέστερο έμπόδιο καί ό άξονας μεγίστης εύαισθησίας του πρέπει νά είναι προσανατολισμένος πρός τό στόμιο έξόδου τών άερίων, στή θέση τή λιγότερο καλυπτόμενη άπό τά άνωτέρω προαναφερθέντα έμπόδια.

5.2.3.4.3. Συνθήκες λειτουργίας τού κινητήρα

Ό άριθμός στροφών τού κινητήρα σταθεροποιείται στά τρία τέταρτα τής ταχύτητας περιστροφής (S) στήν όποία ό κινητήρας άναπτύσσει τή μέγιστη ίσχύ του.

Όταν έπιτευχθεί σταθερός άριθμός στροφών, ό μοχλός έπιταχύνσεως έπαναφέρεται γρήγορα στή θέση ρελαντί. Η ήχητική στάθμη μετράται γιά μία περίοδο λειτουργίας πού περιλαμβάνει μία σύντομη διατήρηση τού σταθερού άριθμού στροφών καθώς καί όλη τή διάρκεια τής έπιβραδύνσεως. Τό άποτέλεσμα μετρήσεως πού λαμβάνεται ύπόψη είναι έκείνο πού άντιστοιχεί στή μέγιστη μέτρηση τού ήχομέτρου.

5.2.3.5. Άποτελέσματα (πρακτικό δοκιμής)

5.2.3.5.1. Τό πρακτικό δοκιμής πού συντάσσεται γιά τή χορήγηση τού πιστοποιητικού πού προβλέπεται στό παράρτημα III, άναφέρει όλα τά άναγκαία στοιχεία, ίδίως έκείνα πού χρησιμοποιήθηκαν γιά τή μέτρηση τού θορύβου τού όχήματος έν στάσει.

5.2.3.5.2. Οί τιμές, στρογγυλευμένες πρός τό πλησιέστερο ντεσιμπέλ, λαμβάνονται έπί τής συσκευής μετρήσεως.

Λαμβάνονται ύπόψη μόνο οί τιμές πού έλήφθησαν μετά τήν πραγματοποίηση τριών διαδοχικών μετρήσεων καί τών όποίων οί άντίστοιχες άποκλίσεις δέν ύπερβαίνουν τά 2 dB (A).

5.2.3.5.3. Ή τιμή πού λαμβάνεται ύπόψη είναι τό ύψηλότερο άποτέλεσμα άπό τίς τρείς αύτές μετρήσεις.

5.3. Διατάξεις σιγαστήρων έξατμίσεως πού περιλαμβάνουν ίνώδη ύλικά

5.3.1. Ίνώδη ύλικά δέν μπορούν νά χρησιμοποιούνται στήν κατασκευή τών σιγαστήρων παρά μόνο άν έξασφαλίζεται, μέ κατάλληλα μέτρα στό έπίπεδο τού σχεδιασμού ή τής παραγωγής, ότι έπιτυγχάνεται κατά τήν όδική κυκλοφορία ή άποτελεσματικότητα γιά τήν τήρηση τών όρίων πού άπαιτούνται στό σημείο 5.2.2.1. Παρόμοια διάταξη θεωρείται άποτελεσματική σέ όδική κυκλοφορία, άν τά άέρια έξατμίσεως δέν έρχονται σέ έπαφή μέ τά ίνώδη ύλικά, ή άν ό σιγαστήρας τού πρωτοτύπου όχήματος, πού δοκιμάζεται σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές τών σημείων 5.2.2 καί 5.2.3, είναι σέ κανονική

κατάσταση ὁδικῆς κυκλοφορίας πρίν ἀπό τίς μετρήσεις τοῦ ἠχητικοῦ ἐπιπέδου. Αὐτό μπορεῖ νά γίνει μέ μία ἀπό τίς τρεῖς δοκιμές πού περιγράφονται στά σημεῖα 5.3.1.1, 5.3.1.2 καί 5.3.1.3 κατωτέρω, ἤ μέ τήν ἀφαίρεση τῶν ἰνωδῶν ὑλικῶν ἀπό τό σιγαστήρα.

5.3.1.1. Συνεχής διαδρομή 10.000 χμ ἐπί ὁδοῦ

5.3.1.1.1. Τό μισό περίπου τῆς διαδρομῆς αὐτῆς πρέπει νά γίνει σέ κυκλοφορία ἐντός πόλεως καί τό ἄλλο μισό σέ μεγάλες ἀποστάσεις καί μέ μεγάλη ταχύτητα. Ἡ συνεχής λειτουργία ἐπί ὁδοῦ μπορεῖ νά ἀντικατασταθεῖ ἀπό ἕνα ἐπαρκές πρόγραμμα πάνω σέ ἕνα διάδρομο δοκιμῶν.

5.3.1.1.2. Πρέπει κατ' ἀνάγκη νά γίνει ἀρκετές φορές ἐναλλαγή τῶν δύο καταστάσεων ταχύτητας.

5.3.1.1.3. Τό σύνολο τοῦ προγράμματος δοκιμῶν πρέπει νά περιλαμβάνει δέκα διακοπές τριῶν ὡρῶν τουλάχιστον, γιά νά ἀναπαραχθοῦν τά ἐνδεχόμενα ἀποτελέσματα τῆς ψύξεως καί τῆς συμπυκνώσεως.

5.3.1.2. Προετοιμασία σέ πάγκο δοκιμῶν

5.3.1.2.1. Ὁ σιγαστήρας στερεώνεται ἐπί τοῦ κινητήρα, ὁ ὁποῖος εἶναι συζευγμένος μέ τό δυναμομετρικό φρένο, μέ ἐξαρτήματα σειρᾶς καί σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές τοῦ κατασκευαστῆ τοῦ ὀχήματος.

5.3.1.2.2. Οἱ δοκιμές πραγματοποιοῦνται σέ ἕξι περιόδους ἕξι ὡρῶν, μέ διακοπές τουλάχιστον δώδεκα ὡρῶν μεταξύ κάθε στοιχειώδους δοκιμῆς, ὥστε νά ἀναπαραχθοῦν τά ἀποτελέσματα ἐνδεχόμενης ψύξεως καί συμπυκνώσεως.

5.3.1.2.3. Κατά τή διάρκεια κάθε περιόδου ἕξι ὡρῶν ὁ κινητήρας φέρεται διαδοχικά στίς ἀκόλουθες συνθῆκες:

1. σειρά 5 λεπτῶν, σέ κατάσταση ρελαντί,
2. σειρά μίας ὥρας, μέ $^{1}/_{4}$ τοῦ φορτίου καί μέ $^{3}/_{4}$ τῶν στροφῶν τῆς μεγίστης ἰσχύος (S),
3. σειρά μίας ὥρας, μέ το $^{1}/_{2}$ τοῦ φορτίου καί μέ $^{3}/_{4}$ τῶν στροφῶν τῆς μεγίστης ἰσχύος (S),
4. σειρά 10 λεπτῶν, μέ ὅλο τό φορτίο στά $^{3}/_{4}$ τῶν στροφῶν τῆς μεγίστης ἰσχύος (S),
5. σειρά 15 λεπτῶν, μέ τό $^{1}/_{2}$ τοῦ φορτίου καί στροφές τῆς μεγίστης ἰσχύος (S),
6. σειρά 30 λεπτῶν, στό $^{1}/_{4}$ τοῦ φορτίου καί στροφές τῆς μεγίστης ἰσχύος (S).

Συνολική διάρκεια τῶν ἕξι σειρῶν: τρεῖς ὧρες.

Κάθε περίοδος περιλαμβάνει δύο ὁμάδες ἀπο τίς ἕξι σειρές πού ἀναφέρονται ἀνωτέρω.

5.3.1.2.4. Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς, δέν πραγματοποιεῖται καμία ψύξη τοῦ σιγαστήρα διά ἐμφυσήσεως ἀέρος πού ὑποκαθιστά τή ροή ἀέρος γύρω ἀπό τό ὄχημα. Ἐν τούτοις, μετά ἀπό αἴτηση τοῦ κατασκευαστῆ ἐπιτρέπεται μία ψύξη ὥστε ἡ θερμοκρασία νά μήν ὑπερβαίνει αὐτήν πού σημειώνεται στήν εἴσοδο τοῦ σιγαστήρα, ὅταν τό ὄχημα κυκλοφορεῖ μέ τή μέγιστη του ταχύτητα.

5.3.1.3. Προετοιμασία μέ παλμούς

5.3.1.3.1. Ἡ διάταξη ἐξατμίσεως, ἤ στοιχεῖο τῆς διατάξεως αὐτῆς, τοποθετεῖται ἐπί τοῦ ὀχήματος πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 2.3, ἤ ἐπί τοῦ κινητήρα πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 2.4. Στήν πρώτη περίπτωση, τό ὄχημα τοποθετεῖται ἐπί κυλινδροφόρου πάγκου. Στή δεύτερη περίπτωση ὁ κινητήρας τοποθετεῖται ἐπί δυναμομετρικοῦ πάγκου.

Οἱ συσκευές δοκιμῶν, τῶν ὁποίων λεπτομερές διάγραμμα δίδεται στήν εἰκόνα 3, στερεώνονται στήν ἔξοδο τῆς διατάξεως σιγαστήρα. Εἶναι ἀποδεκτό κάθε ἄλλο σύνολο συσκευῶν πού δίνει ἰσοδύναμα ἀποτελέσματα.

5.3.1.3.2. Οἱ συσκευές δοκιμῶν πρέπει νά ἔχουν ρυθμισθεῖ κατά τέτοιον τρόπο ὥστε ἡ διέλευση τῶν ἀερίων ἐξατμίσεως νά διακόπτεται καί νά ἐπαναφέρεται ἐναλλακτικά, μέσω τῆς βαλβίδας πού κλείνει ταχέως, κατά τή διάρκεια 2 500 κύκλων.

5.3.1.3.3. Τό ἄνοιγμα τῆς βαλβίδας πρέπει νά γίνεται ὅταν ἡ ἀντιπίεση τῶν ἀερίων ἐξατμίσεως, πού μετρᾶται σέ 100 mm τό λιγότερο κάταντα ἀπό τή στεφάνη εἰσόδου, φθάνει τιμή πού περιλαμβάνεται μεταξύ 0,35 καί 0,40 bar. Ἡ βαλβίδα πρέπει νά κλείσει ὅταν ἡ πίεση αὐτή δέν διαφέρει πάνω ἀπό 10 % ἀπό τή σταθεροποιημένη τιμή της πού μετρήθηκε μέ τή βαλβίδα ἀνοικτή.

5.3.1.3.4. Ὁ χρονοδιακόπτης πρέπει νά εἶναι ρυθμισμένος γιά τή διάρκεια τῆς ἀπαγωγῆς τῶν ἀερίων πού προκύπτει ἀπό τίς προδιαγραφές τοῦ ἀνωτέρω σημείου 5.3.1.3.8.

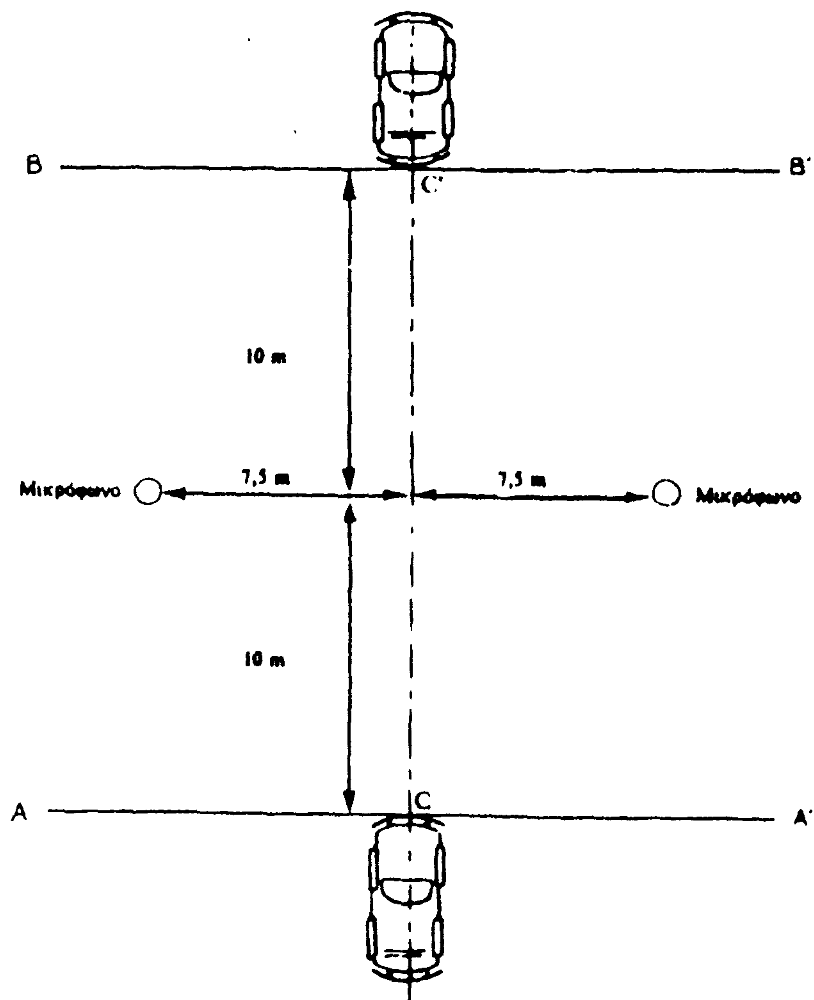
5.3.1.3.5. Ἡ ταχύτητα τοῦ κινητήρα πρέπει νά εἶναι ἴση μέ 75 % τῶν στροφῶν (S) στίς ὁποῖες ὁ κινητήρας δίνει τή μέγιστη ἰσχύ του.

5.3.1.3.6. Ἡ ἰσχύς πού δείχνεται ἀπό τό δυναμόμετρο πρέπει νά ἀντιστοιχεῖ στό 50 % τῆς μεγίστης ἰσχύος πού μετρᾶται σέ 75 % τοῦ ἀριθμοῦ στροφῶν (S) τοῦ κινητήρα.

5.3.1.3.7. Οἱ ὀπές ἀποστραγγίσεως, ἄν ὑπάρχουν, πρέπει νά εἶναι φραγμένες κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς.

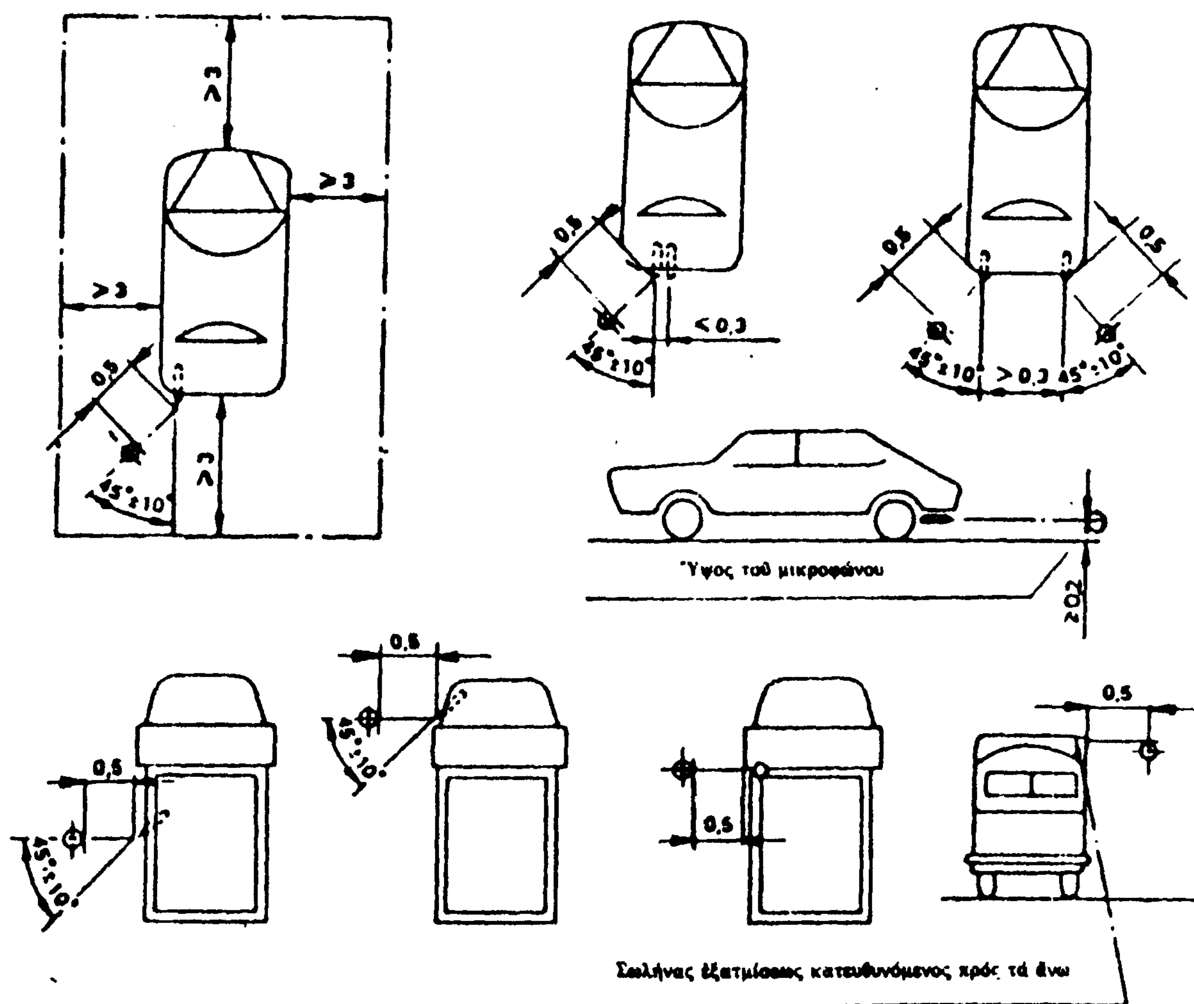
5.3.1.3.8. Τό σύνολο τῶν δοκιμῶν δέν πρέπει νά ὑπερβεῖ σέ διάρκεια τίς 48 ὧρες. Ἄν περίοδοι ψύξεως εἶναι ἀναγκαῖες, τότε μποροῦν νά ἀκολουθήσουν ἀνά μία μετά κάθε ὥρα.

5.3.2. Στήν περίπτωση πού πρέπει νά ἐφαρμοστεῖ τό ἄρθρο 8 παράγραφος 3 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ καί ἀφορᾶ τήν «ἔγκριση ΒΟΚ», ἀκολουθεῖται ἡ μέθοδος δοκιμῶν τοῦ σημείου 5.3.1.2.



Εικόνα 1

Θέσεις τῶν μικροφώνων γιά τίς μετρήσεις τοῦ ὀχήματος ἐν κινήσει



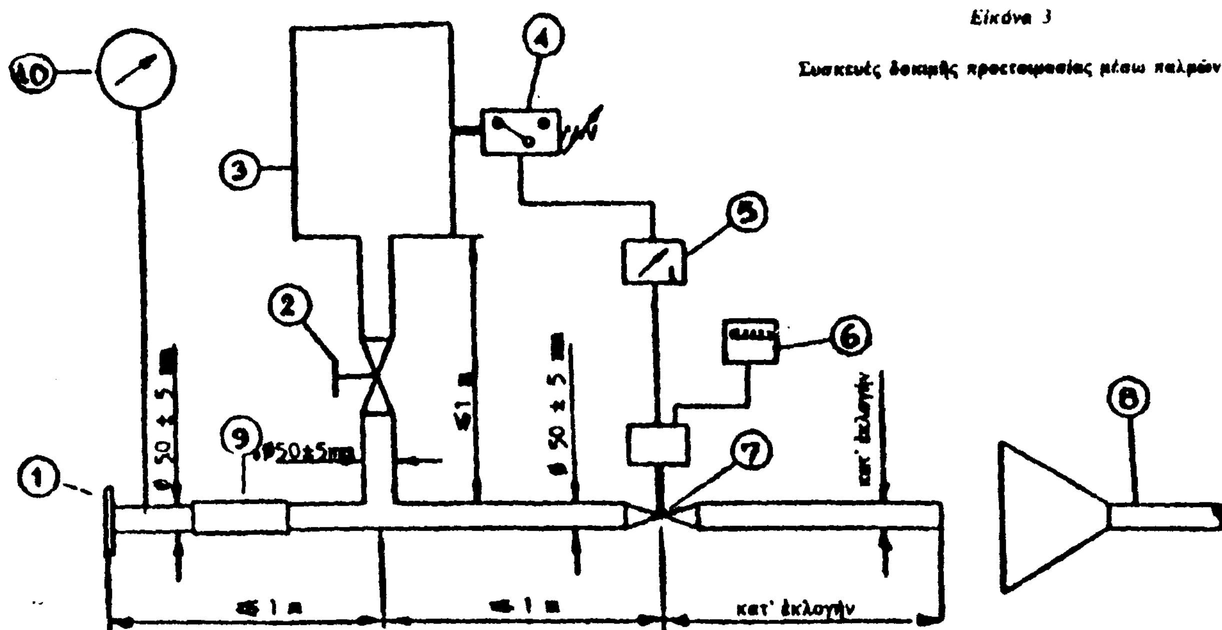
Εἰκόνα 2

Γήπεδο δοκιμής καί θέσεις τοῦ μικροφώνου γιά τή μέτρηση τοῦ ὀχήματος ἐν στάσει

(Οἱ ἀποστάσεις ἐκφράζονται σέ μέτρα)

Εἰκόνα 3

Συσκευές δοκιμής προετοιμασίας μέσω παλμών



1. Φιάλη ἤ σάκος εἰσόδου πρός σύνδεση πίσω ἀπό τή διάταξη σιγαστήρα ἐξατμίσεως πού δοκιμάζεται.
2. Χειροκίνητη βαλβίδα ἐλέγχου.
3. Δεξαμενή ἰσοσταθμίσεως χωρητικότητος 35 — 40 λίτρων.
4. Μανόμετρο ἐπαφῆς· πεδίο λειτουργίας: 0,05 — 2,5 bar.
5. Χρονοδιακόπτης.
6. Μετρητής παλμῶν.
7. Βαλβίδα ταχείας κλείσεως: μπορεί νά χρησιμοποιηθεί βαλβίδα κλείσεως μέ κινητήρα ἐπιβραδύνσεως σέ ἐξάτμιση διαμέτρου 80 mm. Ἡ βαλβίδα αὐτή κατευθύνεται ἀπό κοχλιωτή διάταξη μέ συμπιεσμένο ἀέρα ἡ ὁποία μπορεί νά ἀναπτύξει δύναμη 120 N ὑπό πίεση 4 bar. Ὁ χρόνος ἀποκρίσεως τόσο ὡς πρός τό ἄνοιγμα ὅσο καί ὡς πρός τό κλείσιμο δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει 0,5 δευτερόλεπτα.
8. Ἀναρρόφηση ἀερίων ἐξατμίσεως.
9. Εὔκαμπτος σωλήνας.
10. Μανόμετρο ἐλέγχου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΣΙΓΑΣΤΗΡΩΝ ΩΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΟΤΗΤΑΣ
(ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΙΓΑΣΤΗΡΩΝ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ ΩΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ)

0. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Τό παρόν παράρτημα έφαρμόζεται στήν έγκριση ώς τεχνικών όλοτήτων, κατά τήν έννοια τού άρθρου 9α τής όδηγίας 70/156/ΕΟΚ, διατάξεων σιγαστήρων έξατμίσεως ή στοιχείων τών διατάξεων αύτών, πού προορίζονται γιά στερέωση έπί ένός ή περισσοτέρων καθορισμένων τύπων όχημάτων μέ κινητήρα τών κατηγοριών M_1 καί N_1, έφ' όσον θεωρούνται άνταλλακτικά.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Ώς «διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού ή στοιχείο τής διατάξεως αύτής», νοείται κάθε στοιχείο τής διατάξεως έξατμίσεως, πού όρίζεται στό σημείο 1.2.1 τού παραρτήματος I καί πού προορίζεται νά άντικαταστήσει έπί όχήματος τό άντίστοιχο στοιχείο τού τύπου πού έχει έγκριθεί μέ τό όχημα σύμφωνα μέ τό παράρτημα I.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1. Ή αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ γιά διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού ή γιά στοιχεία παρόμοιας διατάξεως θεωρουμένης ώς τεχνικής όλότητας, ύποβάλλεται άπό τόν κατασκευαστή τού όχήματος, τόν κατασκευαστή τής τεχνικής αύτής όλότητας ή άπό τούς άντίστοιχους έντολοδόχους.

2.2. Γιά κάθε τύπο διατάξεως σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, ή στοιχεία τής διατάξεως αύτής, γιά τόν όποίο ζητείται ή έγκριση ΕΟΚ, ή αίτηση έγκρίσεως πρέπει νά συνοδεύεται άπό τά έγγραφα πού άναφέρονται άκολούθως είς τριπλούν καί άπό τίς κάτωθι ένδείξεις:

2.2.1. — περιγραφή τού (τών) τύπου(-ων) όχήματος(-ων) γιά τόν (τούς) όποίο(-ους) ή διάταξη ή τά στοιχεία τής διατάξεως αύτής προορίζονται, όσον άφορά τά χαρακτηριστικά πού άναφέρονται στό σημείο 1.1 τού παραρτήματος I. Οί άριθμοί ή/καί τά σύμβολα πού χαρακτηρίζουν τόν τύπο τού κινητήρα καί τόν τύπο τού όχήματος πρέπει νά άναφέρονται·

2.2.2. — περιγραφή τής διατάξεως τού σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, πού άναφέρει τή σχετική θέση κάθε στοιχείου τής διατάξεως καθώς καί τίς όδηγίες στερεώσεως·

2.2.3. — λεπτομερή σχέδια κάθε στοιχείου, γιά νά έπιτρέπεται εύκολα ό προσδιορισμός καί ή άναγνώρισή τους, καί ένδειξη τών ύλικών πού χρησιμοποιήθηκαν.

Τά σχέδια αύτά πρέπει νά άναφέρουν τήν προβλεπόμενη θέση γιά τήν ύποχρεωτική τοποθέτηση τού άριθμού έγκρίσεως ΕΟΚ.

2.3. Ό αίτών πρέπει νά παρουσιάσει έφ' όσον τό ζητήσει ή τεχνική ύπηρεσία:

2.3.1. — δύο δείγματα τής διατάξεως γιά τήν όποία ζητείται ή έγκριση ΕΟΚ·

2.3.2. — διάταξη σιγαστήρα έξατμίσεως σύμφωνη μέ αύτή μέ τήν όποία ήταν άρχικά έξοπλισμένο τό όχημα κατά τήν έγκριση ΕΟΚ·

2.3.3. — άντιπροσωπευτικό όχημα τού τύπου πού θά έξοπλιστεί, τό όποίο,

— όσον άφορά τή ήχητική στάθμη του έν κινήσει, είναι σέ τέτοια κατάσταση ώστε νά τηρεί τά όρια πού προβλέπονται στό σημείο 5.2.2.1 τού παραρτήματος I καί τό όποίο δέν ύπερβαίνει πάνω άπό 3 dB (A) τίς τιμές πού σημειώθηκαν κατά τήν έγκριση τού τύπου,

καί

— όσον άφορά τή ήχητική στάθμη του έν στάσει, τηρεί τήν τιμή πού σημειώθηκε κατά τήν έγκριση τού τύπου,

2.3.4. — μεμονωμένο κινητήρα πού άντιστοιχεί στόν άνω περιγραφόμενο τύπο όχήματος.

3. ΕΓΓΡΑΦΕΣ

3.1. Ή διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, ή τά στοιχεία τής διατάξεως αύτής, μέ τήν έξαίρεση τών τμημάτων στερεώσεως καί τών σωλήνων, πρέπει νά φέρουν

3.1.1. — τό βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα τού κατασκευαστή τής διατάξεως σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού καί τών στοιχείων της,

3.1.2. — τήν έμπορική έπωνυμία πού έχει δοθεί άπό τόν κατασκευαστή,

3.1.3. — τόν άριθμό έγκρίσεως ΕΟΚ, τού όποίου προηγείται τό ή τά χαρακτηριστικά γράμματα τού κράτους πού χορήγησε τήν έγκριση ΕΟΚ (¹).

3.2. Τά σήματα αύτά πρέπει νά είναι άνεξίτηλα καί εύανάγνωστα.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

4.1. Ἂν αἴτηση, κατά τήν έννοια τού σημείου 2.1, γίνει άποδεκτή, ή άρμόδια άρχή συντάσσει πιστοποιητικό σύμφωνα μέ τό πρότυπο πού παρουσιάζεται στό παράρτημα IV. Τού άριθμού έγκρίσεως πρέπει νά προηγείται τό ή τά χαρακτηριστικά γράμματα τού κράτους πού χορήγησε τήν έγκριση·ΕΟΚ.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. Γενικές προδιαγραφές

5.1.1. Ἡ διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, ή στοιχείο τής διατάξεως αύτής, πρέπει νά έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί καί νά μπορεί νά στερεωθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε, κάτω άπό κανονικές συνθήκες χρήσεως καί ίδίως παρά τίς δονήσεις στίς όποίες μπορεί νά ύποβληθεί, νά μπορεί τό όχημα νά τηρεί τίς προδιαγραφές τής παρούσας όδηγίας.

5.1.2. Ἡ διάταξη σιγαστήρα, ή τά στοιχεία της, πρέπει νά έχει(-ουν) σχεδιαστεί(-ούν), κατασκευαστεί(-ούν) καί νά μπορεί(-ούν) νά στερεωθεί(-ούν) κατά τρόπο ώστε νά παρουσιάζει(-ουν), όσον άφορά τά φαινόμενα διαβρώσεως στά όποία ύπόκειται(-νται), λογική άντοχή, λαμβανομένων ύπόψη τών συνθηκών χρήσεως τού όχήματος.

5.2. Προδιαγραφές σχετικές μέ την ήχητική στάθμη

5.2.1. Ἡ άκουστική άποτελεσματικότητα τής διατάξεως σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, ή στοιχείο τής διατάξεως αύτής, έλέγχεται μέ τίς μεθόδους πού περιγράφονται στά σημεία 5.2.2.4 καί 5.2.3.4 τού παραρτήματος I.

Ἐφ' όσον έχει τοποθετηθεί έπί τού όχήματος, πού άναφέρεται στό σημείο 2.3.3 τού παρόντος παραρτήματος, ή διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, ή τό στοιχείο τής διατάξεως αύτής, οί τιμές της ήχητικής στάθμης πού λαμβάνονται μέ τίς δύο μεθόδους (όχημα έν στάσει καί έν κινήσει) πρέπει νά τηρούν έναν άπό τούς άκόλουθους όρους:

5.2.1.1. νά μήν ύπερβαίνουν τίς τιμές πού βρέθηκαν μέ τόν τύπο τού σχετικού όχήματος κατά τήν έγκριση ΕΟΚ·

5.2.1.2. νά μήν ύπερβαίνουν τίς τιμές θορύβου πού μετρήθηκαν στό ίδιο όχημα, όπως αύτό πού άναφέρεται στό σημείο 2.3.3, καί τό όποίο είναι έξοπλισμένο μέ διάταξη σιγαστήρα έξατμίσεως τού ίδίου τύπου μέ έκείνον μέ τόν όποίο ήταν έξοπλισμένο τό όχημα κατά τήν έγκριση ΕΟΚ.

5.3. Μέτρηση έπιδόσεων τού όχήματος

5.3.1. Ἡ διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού, ή τά στοιχεία τής διατάξεως αύτής, πρέπει νά μπορούν νά έξασφαλίσουν στό όχημα έπιδόσεις οί όποίες είναι παρόμοιες μέ τήν άρχική διάταξη σιγαστήρα ή στοιχείο τής διατάξεως αύτής.

5.3.2. Ἡ διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού ή, κατά έπιλογή τού κατασκευαστή, τά στοιχεία τής διατάξεως αύτής, συγκρίνεται(-ονται) μέ τήν άρχική διάταξη σιγαστήρα ή στοιχεία τής διατάξεως αύτής πού είναι έπίσης καινούρια καί πού στερεώνονται διαδοχικά στό όχημα πού άναφέρεται στό σημείο 2.3.3.

5.3.3. Ὁ έλεγχος πρέπει νά γίνει μέ μέτρηση τής άπώλειας φορτίου, ύπό τίς συνθήκες πού όρίζονται στα σημεία 5.3.4.1 ή 5.3.4.2. Ἡ τιμή πού μετράται μέ τή διάταξη σιγαστήρα ώς άνταλλακτικού δέν πρέπει νά ύπερβαίνει πάνω άπό 25% τήν τιμή πού μετρήθηκε μέ την άρχική διάταξη σιγαστήρα κάτω άπό τίς συνθήκες πού άναφέρονται κατωτέρω.

(¹) B = Βέλγιο, D = Ὁμοσπονδιακή Δημοκρατία τής Γερμανίας, DK = Δανία, F = Γαλλία, EL = Ἑλλάς, I = Ἰταλία, IRL = Ἰρλανδία, L = Λουξεμβούργο, NL = Κάτω Χώρες, UK = Ἡνωμένο Βασίλειο.

5.3.4. *Μέθοδος δοκιμής*

5.3.4.1. Μέθοδος δοκιμής ἐπί κινητήρα

Πραγματοποιοῦνται μετρήσεις ἐπί τοῦ κινητήρα πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 2.3.4, ὅταν αὐτός ἔχει τοποθετηθεῖ ἐπί δυναμομετρικοῦ πάγκου.

Μέ ἀνοικτό ἐντελῶς τό ὄργανο ἐλέγχου τῶν ἀερίων, ὁ πάγκος πρέπει νά ρυθμισθεῖ κατά τρόπο ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ἡ ταχύτητα περιστροφῆς (S) πού ἀντιστοιχεῖ στή μέγιστη ἰσχύ τοῦ κινητήρα.

Γιά τή μέτρηση τῆς ἀντιπιέσεως, ἀναφέρεται στίς εἰκόνες 1, 2 καί 3 ἡ ἀπόσταση στήν ὁποία πρέπει νά τοποθετηθεῖ ἡ δειγματοληψία πιέσεως ἐν σχέσει μέ τόν συλλογέα ἐξατμίσεως.

5.3.4.2. Μέθοδος δοκιμῶν ἐπί ὀχήματος

Οἱ μετρήσεις πρέπει νά πραγματοποιοῦνται ἐπί τοῦ ὀχήματος πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 2.3.3.

Ἡ δοκιμή πρέπει νά γίνεται:

— εἴτε ἐπί ὁδοῦ,

— εἴτε ἐπί κυλινδροφόρου δυναμομετρικοῦ πάγκου.

Μέ ἐντελῶς ἀνοικτό τό ὄργανο ἐλέγχου τῶν ἀερίων, ὁ κινητήρας πρέπει νά φορτίζεται κατά τρόπο ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ἡ ταχύτητα περιστροφῆς (S) πού ἀντιστοιχεῖ στή μέγιστη ἰσχύ του.

Γιά τή μέτρηση τῆς ἀντιπιέσεως, ἀναφέρεται στίς εἰκόνες 1, 2 καί 3 ἡ ἀπόσταση στήν ὁποία πρέπει νά τοποθετηθεῖ ἡ δειγματοληψία πιέσεως ἐν σχέσει μέ τόν συλλογέα ἐξατμίσεως.

5.4. **Συμπληρωματικές διατάξεις γιά τίς διατάξεις σιγαστήρων ἤ στοιχεῖα τῶν διατάξεων αὐτῶν μέ πλήρωση ἀπό ἰνώδη ὑλικά**

Ἰνώδη ὑλικά δέν μποροῦν νά χρησιμοποιοῦνται στήν κατασκευή τῶν διατάξεων σιγαστήρων ὡς ἀνταλλακτικῶν, ἤ τῶν στοιχείων τῶν διατάξεων αὐτῶν, παρά μόνο ἄν ἐξασφαλίζεται μέ κατάλληλα μέτρα κατά τή σχεδίαση ἤ κατά τήν παραγωγή ὅτι ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀποτελεσματικότης πού ἐπιτρέπει νά τηροῦνται τά ὅρια πού προδιαγράφονται στό σημεῖο 5.2.2.1 τοῦ παραρτήματος I.

Παρόμοια διάταξη σιγαστήρα θεωρεῖται ὡς ἀποτελεσματική κατά τήν ὁδική κυκλοφορία, ἄν τά ἀέρια ἐξατμίσεως δέν ἔρχονται σέ ἐπαφή μέ τά ἰνώδη ὑλικά, ἤ δέν μετά τή ἐκτόνωση τῶν ἰνωδῶν ὑλικῶν, καί ἀφοῦ ἡ διάταξη σιγαστήρα ἔχει δοκιμασθεῖ ἐπί ὀχήματος σύμφωνα μέ τίς μεθόδους τῶν σημείων 5.2.2 καί 5.2.3 τοῦ παραρτήματος I, η ἠχητική στάθμη εἶναι σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές τοῦ ἀνωτέρω σημείου 5.2.1.

Ἄν ὁ ὅρος αὐτός δέν τηρεῖται, τό σύνολο τῆς διατάξεως σιγαστήρα ὑπόκειται σέ προετοιμασία. Ἡ τελευταία αὐτή γίνεται μέσω μίας ἀπό τίς τρεῖς μεθόδους πού περιγράφονται στά σημεῖα 5.3.1.1, 5.3.1.2, ἤ 5.3.1.3 τοῦ παραρτήματος I.

Μετά τήν προετοιμασία, η ἠχητική στάθμη ἐλέγχεται σύμφωνα μέ τό ἀνωτέρω σημεῖο 5.2.1.

Ὅταν ἐφαρμόζεται ἡ διαδικασία τοῦ σημείου 5.2.1.2, ὁ αἰτῶν τήν ἔγκριση ΕΟΚ μπορεῖ νά ζητήσει τήν προετοιμασία τῆς ἀρχικῆς διατάξεως σιγαστήρα, ἤ νά παρουσιάσει μία καινή ἀρχική διαταξη σιγαστήρα.

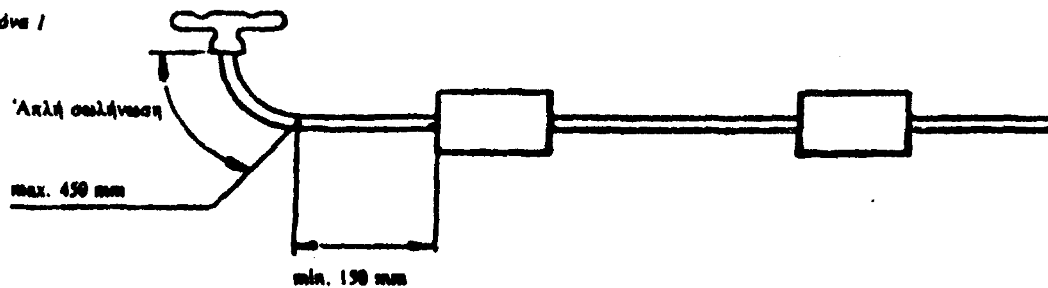
6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

6.1. **Κάθε διάταξη σιγαστήρα ὡς ἀνταλλακτικοῦ, ἤ στοιχεῖο παρόμοιας διατάξεως, πού φέρει ἀριθμό ἐγκρίσεως ΕΟΚ σέ ἐφαρμογή τῆς παρούσας ὁδηγίας, πρέπει νά εἶναι σύμφωνη μέ τόν τύπο τῆς ἐγκεκριμένης διατάξεως σιγαστήρα καί νά τηρεῖ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ ἀνωτέρω σημείου 5.**

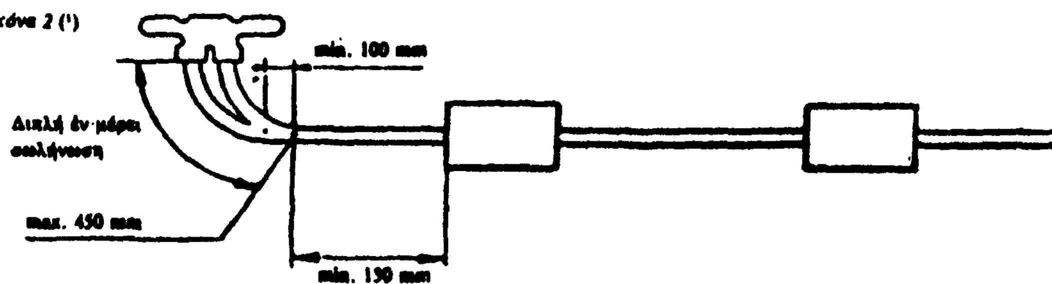
6.2. Προκειμένου νά ἐλεγχθεῖ ἡ ἀπαιτούμενη πιστότητα πρός τό ἀνωτέρω σημεῖο 6.1, λαμβάνεται ὡς δεῖγμα ἀπό τή σειρά μία διάταξη σιγαστήρα, ἤ στοιχεῖο παρόμοιας διατάξεως, πού φέρει τόν ἀριθμό ἐγκρίσεως ΕΟΚ. Θεωρεῖται ὅτι ἡ παραγωγή εἶναι σύμφωνη μέ τίς διατάξεις τῆς παρούσας ὁδηγίας ἐάν οι ἠχητικές στάθμες πού μετροῦνται σύμφωνα μέ τό σημεῖο 5.2, δέν ὑπερβαίνουν πάνω ἀπό 1 dB (A) τη στάθμη πού μετρήθηκε κατά τήν ἔγκριση ΕΟΚ τοῦ τύπου αὐτοῦ διατάξεως σιγαστήρα, ἤ στοιχείου παρόμοιας διατάξεως.

Σημεία μετρήσεως — 'Απόλλυμα φορτίου

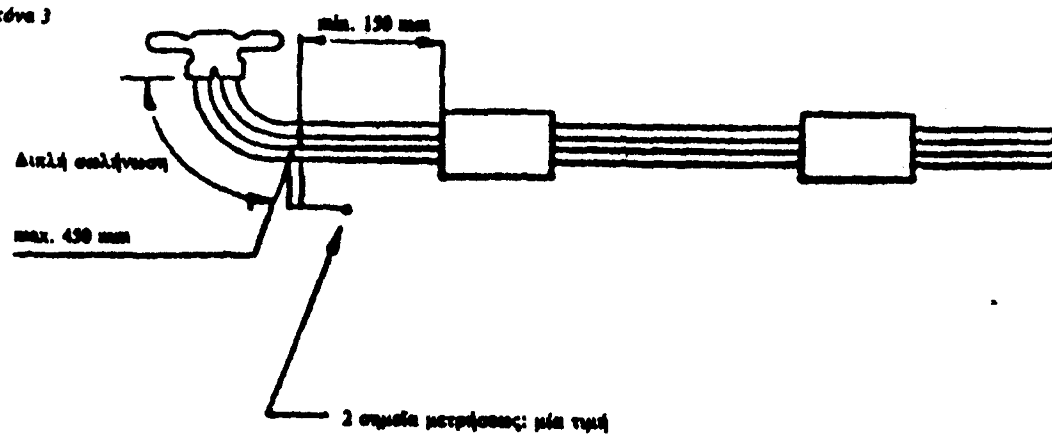
Εικόνα 1



Εικόνα 2 (1)



Εικόνα 3



---

(1) Σέ περίπτωση άδυναμίας νά χρησιμοποιηθεί ή εικόνα 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγιστο σχῆμα: Α 4 (210 × 297 mm)

Ἔνδειξη τῆς Ὑπηρεσίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΗΧΗΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ

(ἄρθρο 4 παράγραφος 2 καί ἄρθρο 10 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητῆρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Λαμβανομένων ὑπόψη τῶν τροποποιήσεων σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 81/334/ΕΟΚ

Ἀριθμός ἐγκρίσεως ΕΟΚ ....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ ὀχήματος: ....

2. Τύπος ὀχήματος: ....

2.1. Κατά περίπτωση, κατάλογος τῶν ὀχημάτων πού λαμβάνονται ὑπόψη δυνάμει τοῦ σημείου 5.2.2.4.3.3.1.2 τοῦ παραρτήματος I

3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστῆ: ....

....

4. Κατά περίπτωση ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστῆ: ....

....

5. Κινητῆρας:

5.1. Κατασκευαστής: ....

5.2. Τύπος: ....

5.3. Μοντέλο: ....

5.4. Μέγιστη ἰσχύς (¹) .... kW σέ .... στροφές/λεπτό

6. Μετάδοση: μή αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων/αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων (²)

6.1. Ἀριθμός λόγων: ....

7. Ἐξοπλισμός: ....

7.1. Σιγαστῆρας ἐξατμίσεως:

7.1.1. Κατασκευαστής, ἐνδεχόμενος ἐντολοδόχος: ....

7.1.2. Μοντέλο: ....

7.1.3. Τύπος: .... σύμφωνα μέ σχέδιο ἀριθ.: ....

7.2. Σιγαστῆρας εἰσαγωγῆς:

7.2.1. Κατασκευαστής, ἐνδεχόμενος ἐντολοδόχος: ....

7.2.2. Μοντέλο: ....

7.2.3. Τύπος: .... σύμφωνα μέ σχέδιο ἀριθ.: ....

7.3. Διαστάσεις τῶν ἐλαστικῶν: ....

(¹) Πού καθορίζεται σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 80/1269/ΕΟΚ (ΕΕ ἀριθ. L 375 τῆς 31. 12. 1980).

(²) Διαγράφεται ἡ περιττή ἔνδειξη.

8. Μετρήσεις:

8.1. Ἠχητική στάθμη τοῦ ὀχήματος ἐν κινήσει:

	Ἀποτελέσματα μετρήσεως		Θέσεις τοῦ μοχλοῦ ταχυτήτων
	ἀριστερά dB(A) [3]	δεξιά dB(A) [3]	
1η μέτρηση			
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			
Ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς:		dB(A)/E [4]	

8.2. Ἠχητική στάθμη τοῦ ὀχήματος ἐν στάσει:

	dB(A)	Ἀριθμός στροφῶν τοῦ κινητῆρα
1η μέτρηση		
2η μέτρηση		
3η μέτρηση		
Ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς:	dB(A)/E [4]	

9. Τό ὄχημα παρουσιάστηκε πρός ἔγκριση στίς: ....

10. Τεχνική ὑπηρεσία ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως: ....

....

11. Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή: ....

12. Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν ὑπηρεσία: ....

13. Ἡ ἔγκριση ὅσον ἀφορᾶ τήν ἠχητική στάθμη χορηγεῖται/ἀπορρίπτεται [2] [1]

14. Τόπος: ....

15. Ἡμερομηνία: ....

16. Ὑπογραφή: ....

17. Τά ἀκόλουθα ἔγγραφα καί ἐξαρτήματα πού φέρουν τόν ἀριθμό ἐγκρίσεως πού ἀναφέρεται ἀνωτέρω ἐπισυνάπτονται στό παρόν παράρτημα (νά συμπληρωθεῖ ἄν χρειάζεται): ....

18. Ἐνδεχόμενες παρατηρήσεις: ....

....

....

---

(1) Ἀπόφαση πού ἐλήφθη σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 81/334/ΕΟΚ (ΕΕ ἀριθ. L 131 τῆς 18. 5. 1981).
(2) Διαγράφεται ἡ περιττή ἔνδειξη.
(3) Οἱ τιμές μετρήσεων παρουσιάζονται κατόπιν ἀφαιρέσεως 1 dB (A) σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ σημείου 5.2.2.5.1 τοῦ παραρτήματος I.
(4) Τό «Ε» δείχνει ὅτι πρόκειται γιά μετρήσεις πού ἔγιναν σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 81/334/ΕΟΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγιστο σχήμα: Α 4 (210 × 297 mm).

'Ονομασία τής Υπηρεσίας

'ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΟΤΗΤΟΣ

(ἄρθρο 9α τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Τεχνική ὁλότης: Διάταξη σιγαστήρα ἐξατμίσεως ὡς ἀνταλλακτικοῦ

'Αριθμός ἐγκρίσεως ΕΟΚ τῆς τεχνικῆς ὁλότητος (1) ....

1. **Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα:** ....

2. **Τύπος:** ....

3. **'Ονοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστῆ:** ....
....

4. **Κατά περίπτωση ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστῆ:** ....
....

5. **Στοιχεῖα τῆς τεχνικῆς ὁλότητος:** ....
....

6. **Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ (τῶν) τύπου(-ων) ὀχήματος(-ων) μέ κινητήρα γιά τό ὁποῖο προορίζεται ἡ διάταξη σιγαστήρα (2):** ....
....

7. **Τύπος(-οι) ὀχήματος(-ων) ἀπό τόν ἀριθμό σειρᾶς** ....
μέχρι τόν ἀριθμό σειρᾶς ....

8. **Κινητήρας:**

8.1. **Φύση (μέ ἠλεκτρική ἀνάφλεξη, diesel):** ....

8.2. **Κύκλοι: δίχρονος, τετράχρονος:** ....

8.3. **Κυβισμός:** ....

8.4. **Μέγιστη ἰσχύς τοῦ κινητήρα (3)** .... **kW σέ** .... **στροφές/λεπτό**

9. **'Αριθμός λόγων τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων:** ....

10. **Χρησιμοποιούμενοι λόγοι τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων:** ....

11. **Λόγος(-οι) τοῦ ἄξονα:** ....

12. **Τιμές της** ηχητικής εκπομπής
— ὄχημα ἐν κινήσει .... **dB(A), ταχύτης σταθεροποιημένη πρίν τήν ἐπιτάχυνση σέ** .... **km/h**
— ὄχημα ἐν στάσει .... **dB(A), σέ** .... **στροφές/λεπτό**

---

(1) Προηγοῦνται τό ἤ τά χαρακτηριστικά γράμματα τοῦ κράτους πού χορηγεῖ τήν ἔγκριση: B = Βέλγιο, D = 'Ομοσπονδιακή Δημοκρατία τῆς Γερμανίας, DK = Δανία, F = Γαλλία, EL = 'Ελλάς, I = 'Ιταλία, IRL = 'Ιρλανδία, L = Λουξεμβοῦργο, NL = Κάτω Χῶρες, UK = 'Ηνωμένο Βασίλειο.

(2) 'Εάν ἀναφέρονται περισσότεροι τοῦ ἑνός τύποι, τά σημεῖα 7 ὡς καί 14 πρέπει νά συμπληρωθοῦν γιά καθέναν ἀπό τούς τύπους αὐτούς.

(3) Πού καθορίζεται σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 80/1269/ΕΟΚ (ΕΕ ἀριθ. L 375 τῆς 31. 12. 1980).

13. **Διακύμανση τῆς ἀπώλειας φορτίου:** ....

14. **Ἐνδεχόμενοι περιορισμοί ὅσον ἀφορᾶ τή χρήση καί προδιαγραφές στερεώσεως:** ....

15. **Ἡμερομηνία παρουσιάσεως τοῦ μοντέλου γιά τή χορήγηση τῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ τῆς τεχνικῆς ὁλότητος:** ....

....

16. **Τεχνική ὑπηρεσία:** ....

17. **Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν τεχνική ὑπηρεσία:** ....

18. **Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν τεχνική ὑπηρεσία:** ....

19. **Ἡ ἔγκριση ΕΟΚ τῆς τεχνικῆς ὁλότητας χορηγεῖται/ἀπορρίπτεται (¹)**

20. **Τόπος:** ....

21. **Ἡμερομηνία:** ....

22. **Ὑπογραφή:** ....

23. **Τά ἀκόλουθα ἔγγραφα καί ἐξαρτήματα πού φέρουν τόν ἀνωτέρω ἀριθμό τῆς τεχνικῆς ὁλότητας ἐπισυνάπτονται στήν παροῦσα ἀνακοίνωση (νά συμπληρωθεῖ ἄν χρειάζεται)** ....

24. **Παρατηρήσεις:** ....

....

Άρθρο 7

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος της απόφασης αυτής καταργούνται ορισμένα άρθρα, σχήματα και το υπόδειγμα ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ των κοινών Υπουργικών αποφάσεων αριθ. 1220/13/79 και 32764/734/80 των Υπουργών Κοινωνικών Υπηρεσιών και Συγκοινωνιών, αντ' αυτών δε ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της παρούσας απόφασης και ειδικώτερα:

α) Αντί του άρθρου 2 της κοινής υπουργικής απόφασης με αριθ. 32764/734/80 ισχύουν οι παράγραφοι 5.2.2.1 και 5.2.2.1α του παραρτήματος Ι και με τις προϋποθέσεις των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 3 της παρούσας.

β) Αντί του άρθρου 4 της κοινής υπουργικής απόφασης 1220/13/79 ισχύουν οι παράγραφοι 5.2.2.2, 5.2.2.3, 5.2.2.4 και 5.2.2.5 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

γ) Αντί του άρθρου 5 της κοινής υπουργικής απόφασης 1220/13/79 ισχύει η παράγραφος 5.2.3 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

δ) Αντί των σχημάτων 1 και 2 καθώς και του υποδείγματος ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ της κοινής υπουργικής απόφασης με αριθ. 1220/13/79, ισχύουν οι εικόνες 1 και 2 του παραρτήτος Ι καθώς και το ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ του παραρτήματος ΙΙΙ της παρούσας αντοίστοιχα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουνίου 1988

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΙΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛ., ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Κ. ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

(¹) Διαγράφεται ἡ περιττή ἔνδειξη.

Αριθ. Γ/20/81568/899 (2)

Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών και συναφείς διατάξεις.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

α) του άρθρου 84 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας»,

β) του άρθρου 1, παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1982 (ΦΕΚ 34/Α/1983) «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70/Α/1984) «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά, στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του Ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101/Α/24.5.1988) «Εταιρείες παροχής Επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις»,

γ) της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας Α 9211/1737/3.12.1987 (ΦΕΚ 702/Β/4.12.87) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας»,

δ) της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) «για την προστασία του περιβάλλοντος», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Με την απόφαση αυτή αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) και συγχρόνως η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ της 23ης Νοεμβρίου 1978 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980), κατηγορία 15 Προστασία του Περιβάλλοντος και του Καταναλωτή, τόμος 001, σελίδα 189), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις Οδηγίες: α) 87/56/ΕΟΚ της 18ης Δεκεμβρίου 1986 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών» που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τεύχος L 24 της 27ης Ιανουαρίου 1987, σελίδα 42.

Άρθρο 2

1. Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται στα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν στις οδούς, με ή χωρίς πλάγιο καλάθι (side car), έχουν δύο τροχούς και μέγιστη ταχύτητα από κατασκευής μεγαλύτερη από 50 χλμ/ώρα.

2. Για να χορηγηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών το πιστοποιητικό μέτρησης της ηχητικής στάθμης, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του σχετική αίτηση.

Η αίτηση αυτή γίνεται δεκτή μόνον εφόσον δεν είχε υποβληθεί παρόμοια αίτηση για τον ίδιο τύπο του κατά το άρθρο 2 οχήματος, στην αρμόδια αρχή κάποιου άλλου κράτους μέλους.

3. Μετά την πραγματοποίηση των δοκιμών, που προβλέπονται στο παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον υπάρχει αυτή η δυνατότητα, ή εφόσον δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα από αναγνωρισμένο ειδικό εργαστήριο κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκδίδεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το πιστοποιητικό, υπόδειγμα του οποίου φαίνεται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας, που καθορίζει αν στο συγκεκριμένο τύπο του κατά το άρθρο 2 οχήματος τηρούνται ή όχι οι προδιαγραφές του πίνακα του παραρτήματος Ι.

Από ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού στέλνεται στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, μέσα σ' ένα μήνα από τη σύνταξή του. Επίσης ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού χορηγείται στον αιτούντα.

Άρθρο 3

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ασκεί επίβλεψη, στην ανάγκη και με συνεργασία των υπόλοιπων κρατών μελών, στο μέτρο που αυτή είναι απαραίτητη και δειγματοληπτικά, για την εξασφάλιση της πιστότητας των κατά το άρθρο 2 οχημάτων, με το πρωτότυπο που εξετάστηκε και για το οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό του άρθρου 2.

2. Επίσης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών παίρνει τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να ενημερώνεται για τυχόν διακοπή της παραγωγής ή οποιασδήποτε μεταβολής του τύπου του κατά το άρθρο 2 οχήματος που εγκρίθηκε.

3. Αν το Υπουργείο κρίνει, ότι κάποια μεταβολή δεν επηρεάζει τα δεδομένα, με βάση τα οποία έδωσε το παραπάνω πιστοποιητικό, κάνει γνωστό στον κατασκευαστή ή στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του στην Ελλάδα, ότι το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί, ισχύει.

4. Εφόσον, όμως, κρίνει ότι η μεταβολή επηρέασε τα δεδομένα, με τρόπο ώστε να είναι ανάγκη να τροποποιηθεί το πιστοποιητικό ή να εκδοθεί νέο, τότε πληροφορεί τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του για την ανάγκη να γίνουν νέοι έλεγχοι και δοκιμές.

5. Στην περίπτωση αυτή το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών πρέπει να στείλει αντίγραφο του πιστοποιητικού που τροποποιήθηκε ή του νέου πιστοποιητικού, μέσα σ' ένα μήνα, στις αρμόδιες αρχές των υπόλοιπων κρατών μελών, και τους γνωρίζει τον αριθμό του πλαισίου του τελευταίου, του κατά το άρθρο 2 οχήματος που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το παλαιό πιστοποιητικό και αριθμό πλαισίου του πρώτου οχήματος που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το νέο ή με αυτό που τροποποιήθηκε.

6. Το παράρτημα Ι της παρούσας τροποποιείται και τα σημεία 2.1.1, 2.1.4.3.1 και 2.1.4.3.2 αντικαθίσταται από την 1η Οκτωβρίου 1988 από τα αντίστοιχα σημεία σύμφωνα με το παράρτημα ΙΑ της παρούσας.

Άρθρο 4

1. Από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας δεν επιτρέπεται η χορήγηση έγκρισης τύπου από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών του κατά το άρθρο 2 οχήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι της παρούσας.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 1988 οι αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες:

– για τις κατηγορίες μοτοσυκλετών που αποτελούν αντικείμενο έγκρισης από εθνικής πλευράς εφαρμόζουν, έπειτα από αίτηση του κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του και ως βάση μιας έγκρισης από εθνικής πλευράς, τις εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας αντί των αντίστοιχων εθνικών προδιαγραφών, σύμφωνα με τα ειδικότερον οριζόμενα στο άρθρο 6 της παρούσας·

– για τις κατηγορίες των μοτοσυκλετών που δεν αποτελούν αντικείμενο έγκρισης από εθνικής πλευράς, δεν δύνανται να αρνηθούν την καταχώριση στα μητρώα ούτε να απαγορεύσουν την πώληση, την κυκλοφορία ή τη χρήση των μοτοσυκλετών αυτών με το πρόσχημα ότι τηρούνται οι εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας και όχι οι αντίστοιχες εθνικές προδιαγραφές.

3. Από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον πίνακα του σημείου 2.1.1. του παραρτήματος ΙΑ και όσον αφορά τη λήψη της έγκρισης από εθνικής πλευράς για τρεις κατηγορίες μοτοσυκλετών, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές:

– δεν μπορούν πλέον να χορηγούν το πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 2 για τύπο μοτοσυκλέτας του οποίου το ηχητικό επίπεδο και η διάταξη εξάτμισης δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας·

– μπορούν να αρνηθούν την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου μοτοσυκλέτας του οποίου το ηχητικό επίπεδο ή η διάταξη εξάτμισης δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

4. Δύο χρόνια μετά από τις ημερομηνίες που αναφέρει η παρ. 3 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές μπορούν να απαγορεύσουν την έναρξη κυκλοφορίας κάθε νέας μοτοσυκλέτας αν η ηχητική στάθμη και η διάταξη εξάτμισής της δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 5

Τα παραρτήματα που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της παρούσας απόφασης και έχουν ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΗΧΗΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ

1. **ΟΡΙΣΜΟΙ**

1.1. **Τύπος μοτοσυκλέττας ὅσον ἀφορᾶ στήν ηχητική στάθμη καί στή διάταξη ἐξατμίσεως**

Ὡς «τύπος μοτοσυκλέττας ὅσον ἀφορᾶ στην ηχητική στάθμη καί στή διάταξη ἐξατμίσεως» νοοῦνται οἱ μοτοσυκλέττες πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές ὡς πρός τά ἑξῆς βασικά στοιχεῖα:

1.1.1. στόν τύπο τοῦ κινητήρα (δίχρονος ἤ τετράχρονος, μέ ἔμβολο παλινδρομικό ἤ περιστροφικό, ἀριθμός καί ὄγκος τῶν κυλίνδρων, ἀριθμός καί τύπος ἐξαεριωτήρων ἤ συστημάτων ἐγχύσεως, διάταξη βαλβίδων, μεγίστη ἰσχύς καί ἀντίστοιχη ταχύτητα λειτουργίας περιστροφῆς)· κατά τήν ἐφαρμογή τῆς παρούσας ὁδηγίας, ἁρμόζει, γιά τούς κινητῆρες μέ περιστροφικό ἔμβολο, νά θεωρηθεῖ ὡς κυλινδρισμός ὁ διπλάσιος ὄγκος τοῦ θαλάμου·

1.1.2. στό σύστημα μεταδόσεως, ἰδίως στόν ἀριθμό τῶν λόγων τῶν ταχυτήτων καί στόν ὑποπολλαπλασιασμό τους·

1.1.3. στόν ἀριθμό, στόν τύπο καί στή διευθέτηση τῶν διατάξεων ἐξατμίσεως.

1.2. **Διάταξη ἐξατμίσεως**

Ὡς «διάταξη ἐξατμίσεως» νοεῖται μία πλήρης συλλογή στοιχείων ἀναγκαίων γιά νά περιορίζουν τό θόρυβο πού προκαλεῖται ἀπό τόν κινητῆρα τῆς μοτοσυκλέττας καί ἀπό τήν ἐξάτμισή της.

1.3. **Διάταξη ἐξατμίσεως διαφορετικῶν τύπων**

Ὡς «διατάξεις ἐξατμίσεως διαφορετικῶν τύπων» νοοῦνται οἱ διατάξεις πού παρουσιάζουν μεταξύ τους βασικές διαφορές· αὐτές οἱ διαφορές δύνανται νά ἀναφέρονται στά ἀκόλουθα χαρακτηριστικά:

1.3.1. οἱ διατάξεις τῶν ὁποίων τά στοιχεῖα φέρουν διαφορετικά βιομηχανικά ἤ ἐμπορικά σήματα·

1.3.2. οἱ διατάξεις γιά τίς ὁποῖες τά χαρακτηριστικά τῶν ὑλικῶν πού ἀποτελοῦν ἕνα οἱονδήποτε στοιχεῖο εἶναι διαφορετικά ἤ τῶν ὁποίων τά στοιχεῖα ἔχουν ἕνα διαφορετικό σχῆμα ἤ μέγεθος·

1.3.3. οἱ διατάξεις γιά τίς ὁποῖες οἱ ἀρχές λειτουργίας ἑνός τουλάχιστον στοιχείου εἶναι διαφορετικές·

1.3.4. οἱ διατάξεις τῶν ὁποίων τά στοιχεῖα συνδυάζονται διαφόρως.

1.4. **Στοιχεῖο μιᾶς διατάξεως σιγαστήρα ἐξατμίσεως ἤ εἰσαγωγῆς**

Ὡς «στοιχεῖο μιᾶς διατάξεως σιγαστήρα ἐξατμίσεως ἤ εἰσαγωγῆς» νοεῖται ἕνα ἐκ τῶν ἀπομονωμένων συστατικῶν στοιχείων τῶν ὁποίων τό σύνολο σχηματίζει τή διάταξη ἐξατμίσεως (παραδείγματος χάρη: σωλῆνες ἤ σωληνώσεις ἐξατμίσεως, ὁ κυρίως ὀνομαζόμενος σιγαστήρας) ἤ ἡ διάταξη εἰσαγωγῆς (φίλτρο ἀέρος).

Ἄν ὁ κινητήρας εἶναι ἐφοδιασμένος μέ ἕνα φίλτρο ἀέρος καί/ἤ μέ ἕνα ἀποσβεστήρα θορύβων εἰσαγωγῆς ἀπαραίτητο γιά νά τηρηθοῦν οἱ ὁριακές τιμές της ηχητικης σταθμης αὐτό τό φίλτρο καί/ἤ αὐτός ὁ ἀποσβεστήρας πρέπει νά θεωρηθοῦν ὡς στοιχεῖα πού ἔχουν τήν αὐτή σημασία μέ τή διάταξη ἐξατμίσεως.

2. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΗΧΗΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ

2.1. **Θόρυβος μοτοσυκλέττας σέ κίνηση**

2.1.1. *Ὅρια*

Η ηχητική στάθμη τῶν μοτοσυκλεττῶν πού μετρᾶται ὑπό τίς συνθῆκες πού προβλέπονται στά σημεῖα 2.1.2 ἕως 2.1.5 δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τά ἀκόλουθα ὅρια:

Κατηγορία κυλίνδρου σέ έκ.³	Όριακές τιμές ηχητικής στάθμης σέ dB(A)
≤ 80	78
≤ 125	80
≤ 350	83
≤ 500	85
> 500	86

2.1.2. *Συσκευές μετρήσεως*

2.1.2.1. **Ἀκουστικές μετρήσεις**

Ἡ συσκευή ἀκουστικῆς μετρήσεως εἶναι ἕνα ἠχόμετρο ἀκριβείας, σύμφωνο πρός τό πρότυπο πού περιγράφεται στή δημοσίευση ἀριθ. 179 «ἠχόμετρα ἀκριβείας» δεύτερη ἔκδοση, τῆς Διεθνοῦς Ἠλεκτροτεχνικῆς Ἐπιτροπῆς (CEI). Γιά τίς μετρήσεις χρησιμοποιεῖται ἡ ἀπάντηση «ταχεία» τοῦ ἠχομέτρου καθώς καί τό δίκτυο ἰσοσταθμίσεως «Α», πού περιγράφονται ἐπίσης σ' αὐτή τή δημοσίευση.

Στήν ἀρχή καί στό τέλος κάθε σειρᾶς μετρήσεων τό ἠχόμετρο ἐπιθεωρεῖται συμφώνως πρός τίς ἐνδείξεις τοῦ κατασκευαστοῦ μέσω μιᾶς καταλλήλου ἠχητικῆς πηγῆς (παραδείγματος χάρη ἑνός ἐμβολοφώνου (pistonphone)).

2.1.2.2. **Μετρήσεις ταχύτητος**

Ἡ ταχύτητα περιστροφῆς τοῦ κινητῆρα καί ἡ ταχύτητα τῆς μοτοσυκλέττας ἐπί τῆς διαδρομῆς δοκιμῆς καθορίζονται μέ μία ἀκρίβεια κατά τό μᾶλλον ἤ ἧττον ἴση πρός 3%.

2.1.3. *Συνθῆκες μετρήσεως*

2.1.3.1. **Κατάσταση μοτοσυκλέττας**

Κατά τή διάρκεια τῶν μετρήσεων ἡ μοτοσυκλέττα πρέπει νά εἶναι σέ ἑτοιμότητα κινήσεως (μέ ὑγρό ψύξεως, λιπαντικά, καύσιμα, ἐργαλεῖα, ἐφεδρικό τροχό καί ὁδηγό).

Πρίν ἀπό τήν ἀρχή τῶν μετρήσεων ὁ κινητήρας τῆς μοτοσυκλέττας φέρεται σέ θερμοκρασία κανονικῆς λειτουργίας. Ἄν ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐφοδιασμένη μέ ἀνεμιστῆρες αὐτομάτου χειρισμοῦ, κάθε ἐπέμβαση ἐπ' αὐτῆς τῆς διατάξεως ἀποκλείεται κατά τή μέτρηση τοῦ ἠχητικοῦ ἐπιπέδου. Γιά τίς μοτοσυκλέττες πού ἔχουν πλέον τοῦ ἑνός κινητηρίου τροχοῦ χρησιμοποιεῖται μόνον ἡ μετάδοση πού προβλέπεται γιά τήν κανονική ὁδήγηση ἐπί ὁδοῦ. Στήν περίπτωση πού ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐφοδιασμένη μέ ἕνα side-car, αὐτό ἀφαιρεῖται γιά τή δοκιμή.

2.1.3.2. **Γήπεδο δοκιμῆς**

Τό γήπεδο δοκιμῆς πρέπει νά ἀποτελεῖται ἀπό μία κεντρική διαδρομή ἐπιταχύνσεως περιβαλλομένη ἀπό μία ἐπιφάνεια δοκιμῆς πρακτικῶς ἐπίπεδη. Ἡ διαδρομή ἐπιταχύνσεως πρέπει νά εἶναι ἐπίπεδη. Ὁ διάδρομος κυλήσεως πρέπει νά εἶναι στεγνός καί σχεδιασμένος κατά τρόπο ὥστε ὁ θόρυβος κυλήσεως νά παραμένει ἀσθενής.

Στό γήπεδο δοκιμῆς οἱ συνθῆκες ἐλευθέρου ἀκουστικοῦ πεδίου πρέπει νά τηροῦνται μέ ἀκρίβεια 1 dB μεταξύ τῆς ἠχητικῆς πηγῆς, πού τοποθετεῖται στό μέσον τῆς διαδρομῆς ἐπιταχύνσεως, καί τοῦ μικροφώνου. Αὐτή ἡ συνθήκη θεωρεῖται ὅτι πληροῦται ὅταν δέν ὑπάρχουν σημαντικά πετάσματα ἀνακλῶντα τό θόρυβο, ὅπως φράκτες, βράχοι, γέφυρες ἤ κτίρια, σέ ἀπόσταση 50 μ. περί τό κέντρο τῆς διαδρομῆς ἐπιταχύνσεως. Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ γηπέδου πρέπει νά ἀποτελεῖται, σέ ἐλάχιστη ἀκτίνα 10 μ. περί τό κέντρο τῆς διαδρομῆς ἐπιταχύνσεως, ἀπό σκληρό ὑλικό, ὅπως σκυρόδεμα, ἄσφαλτος, ἤ κάθε ἄλλο ὑλικό ἀκουστικῶς ἰσοδύναμο. Δέν πρέπει νά καλύπτεται οὔτε ἀπό φρέσκο χιόνι, οὔτε ἀπό ὑψηλή χλόη, οὔτε ἀπό μόρια γῆς, οὔτε ἀπό στάχτη.

Κανένα ἐμπόδιο ἱκανό νά ἐπιδράσει στό ἠχητικό πεδίο δέν πρέπει νά εὑρίσκεται πλησίον τοῦ μικροφώνου καί οὐδείς πρέπει νά παρεμβάλλεται μεταξύ τοῦ μικροφώνου καί τῆς ἠχητικῆς πηγῆς. Ὁ ἐπιφορτισμένος μέ τίς μετρήσεις παρατηρητής πρέπει νά τοποθετεῖται κατά τρόπο ὥστε νά ἀποφεύγεται κάθε παραποίηση τῶν ἐνδείξεων τῆς συσκευῆς μετρήσεως.

2.1.3.3. **Διάφορα**

Οἱ μετρήσεις δέν δύνανται νά πραγματοποιοῦνται σέ περίπτωση δυσμενῶν ἀτμοσφαιρικῶν συνθηκῶν, καί ἰδίως σέ περίπτωση καταιγίδων.

Γιά τίς μετρήσεις, η ισοσταθμισμένη (A) ηχητική στάθμη ἀκουστικῶν πηγῶν ἄλλων ἀπό αὐτές τῆς ὑπό δοκιμή μοτοσυκλέττας, ὡς ἐπίσης καί η ηχητική στάθμη πού προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνέμου, πρέπει νά εἶναι κατώτερα τουλάχιστον κατά 10 dB(A) ἀπό τη ηχητική στάθμη πού προκαλεῖται ἀπό τή μοτοσυκλέττα. Τό μικρόφωνο δύναται νά εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἕνα κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά τοῦ ἀνέμου, λαμβανομένης ὑπόψη τῆς ἐπιδράσεώς του ἐπί τῆς εὐαισθησίας καί τῶν χαρακτηριστικῶν διευθύνσεως τοῦ μικροφώνου.

2.1.4. Μέθοδος μετρήσεως

2.1.4.1. **Φύση καί άριθμός μετρήσεων**

Ἡ μέγιστη ἰσοσταθμισμένη (A) ἠχητική στάθμη ἐκφρασμένη σέ dB, μετρᾶται κατά τή διάρκεια τῆς διελεύσεως τῆς μοτοσυκλέττας μεταξύ τῶν γραμμῶν AA' καί BB' (εἰκόνα 1). Ἡ μέτρηση δέν ἰσχύει ὅταν καταγραφεῖ μία τιμή αἰχμῆς πού ἀποκλίνει ἀνωμάλως ἐκ της γενικής ἠχητικής στάθμης.

Δύο τουλάχιστον μετρήσεις πρέπει νά πραγματοποιηθοῦν ἀπό κάθε πλευρά τῆς μοτοσυκλέττας.

2.1.4.2. **Θέση τοῦ μικροφώνου**

Τό μικρόφωνο πρέπει νά τοποθετεῖται σέ ἀπόσταση 7,5 μ. ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς CC' (εἰκόνα 1) τοῦ διαδρόμου, καί σέ ὕψος 1,2 μ. ὑπεράνω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ ἐδάφους.

2.1.4.3. **Συνθῆκες ὁδηγήσεως**

Ἡ μοτοσυκλέττα προσεγγίζει τή γραμμή AA' μέ μία ἀρχική σταθεροποιημένη ταχύτητα, σύμφωνα πρός τά σημεῖα 2.1.4.3.1 καί 2.1.4.3.2. Μόλις τό ἐμπρόσθιο ἄκρο τῆς μοτοσυκλέττας προσεγγίσει τή γραμμή AA', τό ὄργανο χειρισμοῦ ἐπιταχύνσεως πρέπει νά φέρεται, ὅσο εἶναι δυνατόν πρακτικῶς ταχύτερον, στή θέση πού ἀντιστοιχεῖ, σέ πλήρη ἰσχύ. Αὐτή ἡ θέση τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ ἐπιταχύνσεως διατηρεῖται μέχρι τή στιγμή πού τό ὀπίσθιο ἄκρο τῆς μοτοσυκλέττας προσεγγίσει τή γραμμή BB'. Τό ὄργανο χειρισμοῦ ἐπιταχύνσεως ἐπανέρχεται τότε ὅσο τό δυνατόν ταχύτερον στή θέση λειτουργίας ρελαντί.

Γιά ὅλες τίς μετρήσεις, ἡ μοτοσυκλέττα ὁδηγεῖται ἐπί εὐθείας γραμμῆς στή διαδρομή ἐπιταχύνσεως κατά τέτοιο τρόπο ὥστε τό ἴχνος τοῦ διαμήκους στό μέσον τῆς μοτοσυκλέττας ἐπιπέδου νά εἶναι τό πλησιέστερο δυνατόν στή γραμμή CC'.

2.1.4.3.1 Χρησιμοποίηση τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων, ἐφ' ὅσον ἡ μοτοσυκλέττα διαθέτει

Ὅταν ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐφοδιασμένη μέ ἕνα μή αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων πού περιλαμβάνει τό μέγιστο τέσσερις λόγους, χρησιμοποιεῖται ὁ δεύτερος λόγος.

Ὅταν ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐφοδιασμένη μέ ἕνα μή αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων πού περιλαμβάνει πλέον τῶν τεσσάρων λόγων:

— ὁ τρίτος λόγος χρησιμοποιεῖται γιά τίς μοτοσυκλέττες τῶν ὁποίων ὁ κυλινδρισμός δέν ὑπερβαίνει τά 350 εκ.[3],

— ὁ δεύτερος λόγος χρησιμοποιεῖται γιά τίς μοτοσυκλέττες τῶν ὁποίων ὁ κυλινδρισμός ὑπερβαίνει τά 350 εκ.[3].

Ὅταν ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐξοπλισμένη μέ αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων πού εἶναι ἐφοδιασμένο μέ διαλογέα, αὐτός τοποθετεῖται στήν ἀμέσως κατώτερη θέση τῆς ἀντίστοιχης μέ τή μέγιστη ταχύτητα τῆς μοτοσυκλέττας θέσεως.

2.1.4.3.2. Ταχύτητα προσεγγίσεως

Ἡ μοτοσυκλέττα προσεγγίζει τή γραμμή AA' μέ μία σταθεροποιημένη ταχύτητα

— ἴση πρός 50 χλμ. ἀνά ὥρα τῆς ταχύτητος περιστροφῆς τοῦ κινητῆρα περιλαμβανομένης μεταξύ 50% καί 75% τῆς καταστάσεως λειτουργίας πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.4. τοῦ παραρτήματος II, ἤ

— κατώτερη τῶν 50 χλμ. ἀνά ὥρα ὅταν ἡ ταχύτητα περιστροφῆς τοῦ κινητῆρα εἶναι ἴση πρός 75% τῆς καταστάσεως λειτουργίας πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.4 τοῦ παραρτήματος II, ἤ

— ἀνώτερη τῶν 50 χλμ. ἀνά ὥρα, ὅταν ἡ ταχύτητα περιστροφῆς τοῦ κινητῆρα εἶναι ἴση πρός 50% τῆς καταστάσεως λειτουργίας πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.4 τοῦ παραρτήματος II.

2.1.5. *Ἀποτελέσματα (πρακτικό δοκιμῆς)*

2.1.5.1. Τό συνταχθέν πρακτικό δοκιμῆς ἐν ὄψει τῆς χορηγήσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ πού προβλέπεται στό παράρτημα II ἀναφέρει ὅλες τίς συνθῆκες καί ἐπιδράσεις πού παρουσιάζουν σπουδαιότητα γιά τά ἀποτελέσματα τῆς μετρήσεως.

2.1.5.2. Οἱ τιμές, στρογγυλευμένες πρός τό πλησιέστερο decibel, λαμβάνονται ἐπί τῆς συσκευῆς μετρήσεως.

Γιά τή χορήγηση τοῦ πιστοποιητικοῦ πού προβλέπεται στό παράρτημα II, λαμβάνονται ὑπόψη μόνον οἱ τιμές μετρήσεως πού ἐλήφθησαν μετά τήν πραγματοποίηση δύο διαδοχικῶν μετρήσεων ἐπί τῆς αὐτῆς πλευρᾶς τῆς μοτοσυκλέττας, τῶν ὁποίων ἡ ἀπόκλιση δέν εἶναι μεγαλύτερη τῶν 2 dB(A).

2.1.5.3. Γιά νά ληφθεῖ ὑπόψη ἡ ἀβεβαιότητα τῶν μετρήσεων, τό ἀποτέλεσμα κάθε μετρήσεως εἶναι ἴσο πρός τήν τιμή πού ἀναγιγνώσκεται ἐπί τῆς συσκευῆς μειωμένη κατά 1 dB(A).

2.1.5.4. Ἄν τά τέσσερα ἀποτελέσματα τῆς μετρήσεως εἶναι κατώτερα ἤ ἴσα πρός τή μέγιστη ἀποδεκτή στάθμη γιά τήν κατηγορία στήν ὁποία ἀνήκει ἡ ὑπό δοκιμή μοτοσυκλέττα, ἡ προδιαγραφή πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.1.1 θεωρεῖται ὅτι πληροῦται.

Ἐάν ἕνα μόνον ἐκ τῶν τεσσάρων ἀποτελεσμάτων ὑπερβαίνει τη μέγιστη ἀποδεκτή στάθμη καί ἐάν αὐτή ἡ ὑπέρβαση δέν εἶναι μεγαλύτερη τοῦ 1 dB(A), πραγματοποιεῖται μία δεύτερη σειρά τεσσάρων μετρήσεων. Σ' αὐτή τήν περίπτωση ἡ ὁριζομένη στό

σημεῖο 2.1.1 προδιαγραφή δέν θεωρεῖται ὅτι πληροῦται παρά μόνον ἐάν αὐτά τά τέσσερα νέα ἀποτελέσματα εἶναι κατώτερα ἤ ἴσα πρός τά μέγιστα ἀποδεκτά στάθμη.

Σέ ὅλες τίς ἄλλες περιπτώσεις, ἡ προδιαγραφή πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.1.1 θεωρεῖται ὅτι δέν πληροῦται.

2.2. Θόρυβος τῆς μοτοσυκλέττας ἐν στάσει

2.2.1 Στάθμη ἀκουστικῆς πιέσεως πλησίον τῶν μοτοσυκλεττῶν

Ἐξάλλου, γιά νά διευκολυνθεῖ ὁ τελευταῖος ἔλεγχος τῶν ἐν κινήσει μοτοσυκλεττῶν, η στάθμη ἀκουστικῆς πιέσεως μετρᾶται πλησίον τοῦ στομίου τῆς διατάξεως ἐξατμίσεως (σιγαστῆρος), σύμφωνα μέ τίς ἑξῆς προδιαγραφές, καί τό ἀποτέλεσμα τῆς μετρήσεως ἐγγράφεται στό πρακτικό πού συντάσσεται ἐν ὄψει τῆς χορηγήσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ πού προβλέπεται στό παράρτημα ΙΙ.

2.2.2. Ὄργανα μετρήσεως

Οἱ μετρήσεις πραγματοποιοῦνται μέ τή βοήθεια ἑνός ἠχομέτρου ἀκριβείας, σύμφωνα μέ τό σημεῖο 2.1.2.1.

2.2.3. Συνθῆκες μετρήσεων

2.2.3.1. Κατάσταση μοτοσυκλέττας

Πρό τῆς ἀρχῆς τῶν μετρήσεων ὁ κινητῆρας τῆς μοτοσυκλέττας φέρεται σέ θερμοκρασία κανονικῆς λειτουργίας. Ἄν ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐφοδιασμένη μέ ἀνεμιστῆρες αὐτομάτου χειρισμοῦ, κάθε ἐπέμβαση ἐπ' αὐτῆς τῆς διατάξεως ἀποκλείεται κατά τή μέτρηση της ἠχητικῆς στάθμης

Κατά τή διάρκεια τῶν μετρήσεων τό ὄργανο χειρισμοῦ τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων εὑρίσκεται στό νεκρό σημεῖο. Στήν περίπτωση πού εἶναι ἀδύνατο νά ἀποσυνδεθεῖ ἡ μετάδοση, ἁρμόζει νά ἀφεθεῖ ὁ κινητήριος τροχός τῆς μοτοσυκλέττας νά περιστρέφεται στό κενό, παραδείγματος χάρη διά τῆς τοποθετήσεως αὐτοῦ ἐπί στηριγμάτων.

2.2.3.2. Γήπεδο δοκιμῆς (Εἰκόνα 2)

Κάθε ζώνη πού δέν ὑποβάλλεται σέ σημαντικές ἀκουστικές διαταραχές δύναται νά χρησιμοποιεῖται ὡς γήπεδο δοκιμῆς. Οἱ ἐπίπεδες ἐπιφάνειες καλυμμένες μέ σκυρόδεμα, ἄσφαλτο ἤ μέ κάθε ἄλλη σκληρή ἐπένδυση, τῶν ὁποίων ὁ βαθμός ἀνακλάσεως εἶναι ὑψηλός, ἁρμόζουν ὅλως ἰδιαιτέρως. Οἱ διάδρομοι συμπιεσμένου ἀπό ὁδοστρωτῆρα χώματος ἀποκλείονται. Τό γήπεδο δοκιμῆς πρέπει νά ἔχει, τουλάχιστον, τίς διαστάσεις ἑνός ὀρθογωνίου τοῦ ὁποίου οἱ πλευρές εὑρίσκονται σέ ἀπόσταση 3 μ. ἀπό τό περίγραμμα τῆς μοτοσυκλέττας (δέν λαμβάνεται ὑπόψη τό πηδάλιο). Κανένα σημαντικό ἐμπόδιο, ὅπως, παραδείγματος χάρη, ἕνα ἄλλο ἄτομο ἐκτός ἀπό τόν παρατηρητή καί τόν ὁδηγό, δέν πρέπει νά εὑρίσκεται στό ἐσωτερικό αὐτοῦ τοῦ ὀρθογωνίου. Ἡ μοτοσυκλέττα τοποθετεῖται στό ἐσωτερικό τοῦ ἀναφερομένου ὀρθογωνίου κατά τρόπο ὥστε τό μικρόφωνο μετρήσεως νά ἀπέχει τουλάχιστον ἕνα μέτρο ἀπό ἐνδεχόμενα ὅρια ἐκ λίθων.

2.2.3.3. Διάφορα

Οἱ ἐνδείξεις τοῦ ὀργάνου μετρήσεως, πού προκαλοῦνται ἀπό τόν περιβάλλοντα θόρυβο καί ἀπό τόν ἄνεμο, πρέπει νά εἶναι κατώτερες τουλάχιστον κατά 10 dB(A)

ἀπό τήν ὑπό μέτρηση ἠχητική στάθμη. Τό μικρόφωνο πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἕνα κατάλληλο πέτασμα προφυλάξεως κατά τοῦ ἀνέμου, λαμβανομένης ὑπόψη τῆς ἐπιδράσεώς του ἐπί τῆς εὐαισθησίας τοῦ μικροφώνου.

2.2.4. Μέθοδος μετρήσεως

2.2.4.1 Φύση καί ἀριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη ἰσοσταθμισμένη(A) ἠχητική στάθμη ἐκφρασμένη σέ dB(A), μετρᾶται κατά τή διάρκεια τῆς περιόδου λειτουργίας πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.2.4.3.

Τρεῖς μετρήσεις, τουλάχιστον, λαμβάνονται σέ κάθε σημεῖο μετρήσεως.

2.2.4.2. Θέση τοῦ μικροφώνου (Εἰκόνα 2)

Τό μικρόφωνο πρέπει νά τοποθετεῖται στό ὕψος τοῦ στομίου ἐξατμίσεως, σέ οὐδεμία περίπτωση σέ ὕψος κατώτερο τῶν 0,2 μ. ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τοῦ διαδρόμου. Ἡ μεμβράνη τοῦ μικροφώνου πρέπει νά εἶναι προσανατολισμένη πρός τό ἄνοιγμα ἐξατμίσεως τῶν ἀερίων καί νά τοποθετεῖται σέ ἀπόσταση 0,5 μ. ἀπό αὐτό τό ἄνοιγμα. Ὁ ἄξων μεγίστης εὐαισθησίας τοῦ μικροφώνου πρέπει νά εἶναι παράλληλος πρός τήν ἐπιφάνεια τοῦ διαδρόμου καί νά σχηματίζει γωνία 45° ± 10° σέ σχέση πρός τό κατακόρυφο ἐπίπεδο πού περιέχει τή διεύθυνση ἐξόδου τῶν ἀερίων ἐξατμίσεως.

Σέ σχέση πρός αὐτό τό κατακόρυφο ἐπίπεδο, τό μικρόφωνο πρέπει νά τοποθετεῖται πρός τήν πλευρά πού παρουσιάζει τή μεγαλύτερη δυνατή ἀπόσταση μεταξύ τοῦ μικροφώνου καί τοῦ περιγράμματος τῆς μοτοσυκλέττας (δέν λαμβάνεται ὑπόψη τό πηδάλιο).

Ἄν τό σύστημα ἐξατμίσεως περιλαμβάνει περισσότερα ἀνοίγματα τῶν ὁποίων τά κέντρα δέν ἀπέχουν λιγότερο ἤ ἴσο μέ 0,3 μ. τό μικρόφωνο πρέπει νά προσανατολίζεται πρός τό στόμιο τό πλησιέστερο πρός τό περίγραμμα τῆς μοτοσυκλέττας (δέν λαμβάνεται ὑπόψη τό πηδάλιο) ἤ πρός τό ὑψηλότερο εὑρισκόμενο στόμιο σέ σχέση πρός τήν ἐπιφάνεια τοῦ διαδρόμου. Ἄν οἱ ἀποστάσεις μεταξύ τῶν κέντρων τῶν ἀνοιγμάτων εἶναι μεγαλύτερες τῶν 0,3 μ., ἐφαρμόζονται διακριτές μετρήσεις σέ κάθε στόμιο ἐξατμίσεως καί λαμβάνεται ὑπόψη μόνο ἡ μεγαλύτερη τιμή.

2.2.4.3. Συνθῆκες λειτουργίας

Ἡ κατάσταση λειτουργίας τοῦ κινητῆρα σταθεροποιεῖται σέ μία ἀπό τίς ἀκόλουθες τιμές:

— $\frac{S}{2}$ ἐάν S εἶναι ἀνώτερο τῶν 5 000 στροφῶν ἀνά λεπτό,

— $\frac{3\,S}{4}$ ἐάν S εἶναι κατώτερο ἤ ἴσο τῶν 5 000 στροφῶν ἀνά λεπτό.

«S» εἶναι ἡ κατάσταση λειτουργίας πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.4 τοῦ παραρτήματος II.

Μόλις ἐπιτευχθεῖ ἡ σταθεροποιημένη κατάσταση λειτουργίας, τό ὄργανο χειρισμοῦ ἐπιταχύνσεως ἐπαναφέρεται ταχέως στή θέση ρελαντί. Ἡ ἠχητική στάθμη μετρᾶται κατά τή διάρκεια μιᾶς περιόδου λειτουργίας πού περιλαμβάνει σύντομη διατήρηση τῆς σταθεροποιημένης καταστάσεως λειτουργίας καθώς καί ὅλη τή διάρκεια τῆς ἐπιβραδύνσεως, τοῦ ἰσχύοντος ἀποτελέσματος μετρήσεως ὄντος αὐτοῦ πού ἀντιστοιχεῖ στή μεγίστη ἔνδειξη τοῦ ἠχομέτρου.

2.2.5. *Ἀποτελέσματα (πρακτικό δοκιμῆς)*

2.2.5.1. Τό πρακτικό δοκιμῆς πού συντάσσεται ἐν ὄψει τῆς χορηγήσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ πού προβλέπεται στό παράρτημα II ἀναφέρει ὅλα τά ἀναγκαῖα δεδομένα, ἰδίως αὐτά πού ἐχρησίμευσαν γιά τή μέτρηση τοῦ θορύβου τῆς μοτοσυκλέττας ἐν στάσει.

2.2.5.2. Οἱ τιμές, στρογγυλευμένες πρός τό πλησιέστερο ἀκέραιο decibel, λαμβάνονται ἐπί τῆς συσκευῆς μετρήσεως.

Λαμβάνονται ὑπόψη μόνον οἱ τιμές πού λαμβάνονται κατά τήν ἔκδοση τριῶν διαδοχικῶν μετρήσεων καί τῶν ὁποίων οἱ ἀμοιβαῖες ἀποκλίσεις δέν εἶναι ἀνώτερες τῶν 2 dB(A).

2.2.5.3. Ἡ λαμβανόμενη τιμή εἶναι τό ὑψηλότερο ἀποτέλεσμα αὐτῶν τῶν τριῶν μετρήσεων.

3. ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ (ΣΙΓΑΣΤΗΡΑΣ)

3.1. Ἄν ἡ μοτοσυκλέττα εἶναι ἐφοδιασμένη μέ διατάξεις προοριζόμενες γιά τή μείωση τοῦ θορύβου τῆς ἐξατμίσεως (σιγαστῆρες), ἐφαρμόζονται οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος σημείου 3. Ἄν ὁ σωλήν ἀναρροφήσεως τοῦ κινητῆρα εἶναι ἐφοδιασμένος μέ ἕνα φίλτρο ἀέρος καί/ἤ μέ ἕναν ἀποσβεστῆρα θορύβων εἰσαγωγῆς, ἀναγκαῖο(ους) γιά νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ τήρηση τῆς ἀποδεκτῆς ἠχητικῆς στάθμης αὐτό τό φίλτρο καί/ἤ αὐτός ὁ ἀποσβεστῆρας θεωροῦνται ὅτι ἀποτελοῦν τμῆμα τοῦ σιγαστῆρα καί ἐφαρμόζονται ἐπίσης ἐπ' αὐτῶν οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος σημείου 3.

3.2. Τό σχῆμα τῆς διατάξεως ἐξατμίσεως πρέπει νά συνάπτεται σέ παράρτημα στό πιστοποιητικό πού προβλέπεται στό παράρτημα II.

3.3. Ὁ σιγαστῆρας πρέπει νά ἔχει σημανθεῖ μέ τό σῆμα καί τόν τύπο κατά τρόπο εὐανάγνωστο καί ἀνεξίτηλο.

3.4. Τά ἰνώδη ἀπορροφητικά ὑλικά δύνανται νά χρησιμοποιοῦνται στήν κατασκευή τοῦ σιγαστῆρα μόνον ἄν πληροῦνται οἱ ἀκόλουθοι ὅροι:

3.4.1. τά ἰνώδη ἀπορροφητικά ὑλικά δέν δύνανται νά εὑρίσκονται στά τμήματα τοῦ σιγαστῆρα πού διασχίζονται ἀπό τά ἀέρια·

3.4.2. κατάλληλες διατάξεις πρέπει νά διασφαλίζουν τή συγκράτηση στή θέση τους τῶν ἰνωδῶν ἀπορροφητικῶν ὑλικῶν καθ' ὅλη τή διάρκεια τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ σιγαστῆρα·

3.4.3. τά ἰνώδη ἀπορροφητικά ὑλικά πρέπει νά ἀνθίστανται σέ μία θερμοκρασία ἀνώτερη τουλάχιστον κατά 20% τῆς θερμοκρασίας λειτουργίας πού δύναται νά παρουσιάζεται στό σημεῖο τοῦ σιγαστῆρα ὅπου αὐτά εὑρίσκονται.

Εἰκόνα 1

ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ

Εἰκόνα 2

ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ ΕΝ ΣΤΑΣΕΙ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

«2.1.1. *Κατηγορίες μοτοσυκλετών* (όρια των ηχητικών επιπέδων και ημερομηνίες έναρξης ισχύος των ορίων αυτών)

2.1.1.1. Οι κατηγορίες των μοτοσυκλετών, τα όρια των ηχητικών επιπέδων, των οποίων δεν επιτρέπεται υπέρβαση και τα οποία μετρούνται υπό τους όρους των σημείων 2.1.2 έως 2.1.5, καθώς και οι ημερομηνίες ενάρξεως ισχύος των ορίων αυτών, έχουν ως εξής:

Κατηγορίες μοτοσυκλετών ανάλογα με τον κυβισμό (σε cm^3)	Οριακές τιμές του ηχητικού επιπέδου σε db(A) και ημερομηνίες ενάρξεως ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου μοτοσυκλέτας			
	Πρώτη φάση [όρια σε db (A)]	Ημερομηνίες ενάρξεως ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς	Δεύτερη φάση [όρια σε db (A)]	Ημερομηνίες ενάρξεως ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς
1. < 80	77	1 Οκτωβρίου 1988	75	1 Οκτωβρίου 1993
2. > 80 < 175	79	1 Οκτωβρίου 1989	77	31 Δεκεμβρίου 1994
3. > 175	82	1 Οκτωβρίου 1988	80	1 Οκτωβρίου 1993

2.1.1.2. Η ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της οριακής τιμής του ηχητικού επιπέδου των μοτοσυκλετών της κατηγορίας 2, επιδέχεται τροποποίηση από το Συμβούλιο πριν από το τέλος του 1994, όσον αφορά τη δεύτερη φάση, μετά από ενδεχόμενη πρόταση της Επιτροπής.»

«2.1.4.3.1. Μοτοσυκλέτες με μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

2.1.4.3.1.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσυκλέτα προσεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με μια σταθεροποιημένη ταχύτητα:.

— ίση προς 50 km/h, ή

— η οποία αντιστοιχεί σε ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα ίση προς 75 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II.

Επιλέγεται η λιγότερο υψηλή ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2. Επιλογή του λόγου του κιβωτίου ταχυτήτων

2.1.4.3.1.2.1. Οι μοτοσυκλέτες, ανεξάρτητα από τον κυβισμό του κινητήρα τους, οι οποίες είναι εξοπλισμένες με κιβώτιο ταχυτήτων το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις ταχύτητες, δοκιμάζεται στη δεύτερη ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2.2 Οι μοτοσυκλέτες που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα κυβισμού που δεν υπερβαίνει τα 175 cm^3, και με κιβώτιο πέντε ή περισσοτέρων ταχυτήτων, δοκιμάζονται αποκλειστικά στην τρίτη ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2.3. Οι μοτοσυκλέτες που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα κυβισμού που υπερβαίνει τα 175 cm^3, με κιβώτιο πέντε ή περισσοτέρων ταχυτήτων, υποβάλλονται σε μία δοκιμή στη δεύτερη ταχύτητα και σε μία δοκιμή στην τρίτη ταχύτητα. Επιλέγεται ο μέσος όρος των δύο δοκιμών.

2.1.4.3.1.2.4. Στην περίπτωση που κατά τη διάρκεια της δοκιμής που έχει γίνει στη δεύτερη ταχύτητα (βλέπε σημεία 2.1.4.3.1.2.1 και 2.1.4.3.1.2.3), η κατάσταση λειτουργίας του κινητήρα κατά την προσέγγιση της γραμμής εξόδου από το πεδίο δοκιμών υπερβαίνει το 110 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II, η δοκιμή γίνεται στην τρίτη ταχύτητα και το μετρούμενο ηχητικό επίπεδο είναι το μόνο που επιλέγεται ως αποτέλεσμα της δοκιμής.

2.1.4.3.2. Μοτοσυκλέτες με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

2.1.4.3|2.1. Μοτοσυκλέτες χωρίς χειροκίνητο επιλογέα

2.1.4.3.2.1.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσυκλέτα προσεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με διάφορες ταχύτητες σταθεροποιημένες σε 30, 40 και 50 km/h ή στο 75 % της μέγιστης ταχύτητας σε δρόμο, αν η τιμή αυτή είναι χαμηλότερη. Επιλέγεται η κατάσταση που παρέχει το υψηλότερο ηχητικό επίπεδο.

2.1.4.3.2.2. Μοτοσυκλέτες εξοπλισμένες με χειροκίνητο επιλογέα με Χ θέσεις εμπρόσθιας κίνησης.

2.1.4.3.2.2.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσυκλέτα προσεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με ταχύτητα σταθεροποιημένη:

— μικρότερη των 50 km/h, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι ίση προς 75 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος ΙΙ, ή

— ίση προς 50 km/h, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι μικρότερη του 75 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος ΙΙ.

Σε περίπτωση που κατά τη δοκιμή σε σταθεροποιημένη ταχύτητα ίση προς 50 km/h επιλέγεται επιστροφή στην πρώτη ταχύτητα, η ταχύτητα προσέγγισης της μοτοσυκλέτας μπορεί να αυξηθεί το πολύ μέχρι 60 km/h προκειμένου να αποφευχθεί το κατέβασμα του λόγου ταχυτήτων.

2.1.4.3.2.2.2. Θέση του χειροκίνητου επιλογέα

Σε περίπτωση που η μοτοσυκλέτα είναι εξοπλισμένη με χειροκίνητο επιλογέα σε Χ θέσεις εμπρόσθιας κίνησης, η δοκιμή πρέπει να πραγματοποιηθεί με τον επιλογέα στην υψηλότερη θέση· το σύστημα εκούσιου κατεβάσματος των ταχυτήτων (π.χ. το "kick-down„) δεν πρέπει να χρησιμοποιείται. Σε περίπτωση που το αυτόματο κατέβασμα ταχυτήτων γίνεται μετά τη γραμμή ΑΑ', η δοκιμή ξαναρχίζει με χρησιμοποίηση της υψηλότερης θέσης — 1 και της υψηλότερης θέσης — 2, εφόσον είναι ανάγκη, προκειμένου να βρεθεί η υψηλότερη θέση του επιλογέα η οποία εξασφαλίζει τη διεξαγωγή της δοκιμής χωρίς αυτόματο κατέβασμα (χωρίς χρησιμοποίηση του "kick-down„).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ἔνδειξη τῆς Υπηρεσίας

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΗΧΗΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ

(συμφώνως πρός τήν ὁδηγία 78/1015/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 23ης Νοεμβρίου 1978 περί τῆς προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἀποδεκτή ηχητική στάθμη καί στή διάταξη ἐξατμίσεως τῶν μοτοσυκλεττῶν)

Συνετάγη ἐπί τῇ βάσει:

Ἀναφορά ἀριθ. .... τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας .... τῆς (ἡμερομηνία) ....

1. Μοτοσυκλέττα:
1.1. Κατασκευαστής:
1.1.1. Τυχόν ἐντολοδόχος:
1.2. Τύπος:
1.3. Πρότυπο:
1.3.1. Παραλλαγή:
1.4. Πλαίσιο ἀριθ.:
2. Κινητήρας:
2.1. Κατασκευαστής:
2.2. Τύπος:
2.3. Πρότυπο:
2.4. Μεγίστη ἰσχύς (ὑποδείξατε τό χρησιμοποιούμενο πρότυπο): . . . kw σέ . . . στροφές ἀνά λεπτό
2.5. Μεγίστη ἐκ κατασκευῆς ταχύτητα:
3. Μετάδοση: μή αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων/αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων(1)
4. Ἐξοπλισμός:
4.1. Σιγαστήρας ἐξατμίσεως: Κατασκευαστής, τυχόν ἐντολοδόχος:
Πρότυπο:
Τύπος: Κατά τό σχέδιο ἀριθ.:
4.2. Σιγαστήρας εἰσαγωγῆς: Κατασκευαστής:
Πρότυπο:
Τύπος: Κατά τό σχέδιο ἀριθ.:
4.3. Διάσταση τῶν ἐλαστικῶν:
5. Μετρήσεις:
5.1. Ἠχητική στάθμη τῆς μοτοσυκλέττας ἐν κινήσει:

	Ἀποτελέσματα μετρήσεως		Θέση τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ τῆς ταχύτητος
	ἀριστερά dB(A) (2)	δεξιά dB(A) (2)	
1η μέτρηση			
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			
Ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς:		dB(A)/E(3)	

(1) Διαγράψατε τήν περιττή ἔνδειξη.
(2) Οἱ τιμές μετρήσεως ἀναφέρονται μετά τήν ἀφαίρεση 1 dB(A)
(3) Τό «Ε» ὑποδεικνύει ὅτι πρόκειται περί μετρήσεων πού ἔχουν πραγματοποιηθεῖ συμφώνως πρός τήν ὁδηγία 78/1015/ΕΟΚ.

5.2. Ἠχητική στάθμη τῆς μοτοσυκλέττας ἐν στάσει:

	dB(A)	Ἀριθμός στροφῶν τοῦ κινητῆρος	Συνθῆκες δοκιμῆς[1]
1η μέτρηση			$n = \frac{S}{2}$
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			$n = \frac{3S}{4}$
Ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς:		dB(A)[1]	

6. Ὁ τύπος μοτοσυκλέττας εἶναι σύμφωνος/δέν εἶναι σύμφωνος[3] πρός τίς προδιαγραφές τῆς ὁδηγίας 78/1015/ΕΟΚ.
7. Τόπος:
8. Ἡμερομηνία:
9. Ὑπογραφή:

Άρθρο 6

Καταργούμενες διατάξεις

Από της ισχύος της παρούσας καταργούνται ορισμένα άρθρα, σχήματα και το υπόδειγμα ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ των κοινών Υπουργικών αποφάσεων αριθ. 1220/13/79 και 32764/734/80 των Υπουργών Κοινωνικών Υπηρεσιών και Συγκοινωνιών και αντ' αυτών ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της παρούσας απόφασης ως ακολούθως:

α) Αντί του άρθρου 3 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 32764/734/80 ισχύει το σημείο 2.1.1. του παραρτήματος I της παρούσας και μετά την 1η Οκτωβρίου 1988 ισχύει το σημείο 2.1.1 του νέου Παραρτήματος IA, εκτός των επιτρεπόμενων ανώτατων ορίων στάθμης θορύβου μοτοποδηλάτων του Πίνακα 2 της Κ.Υ.Α. αριθ. 32764/734/80, που εξακολουθούν να ισχύουν.

β) Αντί του άρθρου 4 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 32764/13/80 ισχύουν οι παρ. 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 και 2.1.5 του παραρτήματος I της παρούσας.

γ) Αντί του άρθρου 5 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 ισχύει η παρ. 2.2 του παραρτήματος I της παρούσας.

δ) Αντί των σχημάτων 1 και 2 καθώς και του υποδείγματος ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 ισχύουν οι εικόνες 1 και 2 του παραρτήματος καθώς και το υπόδειγμα του παραρτήματος II της παρούσας, αντίστοιχα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουνίου 1988

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΙΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛ/ΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Κ. ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

---

[1] Τό «Ε» ὑποδεικνύει ὅτι πρόκειται περί μετρήσεων πού ἔχουν πραγματοποιηθεῖ σύμφωνα πρός τήν ὁδηγία 78/1015/ΕΟΚ.